This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

B. WESTERMANN & CO.
NEW YORK
812 BROADWAY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3079
S7A4
1889

Geschichte

der

Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Denkschrift

zur

Feier der achthundertjährigen Herrschaft des Hauses Wettin
in den sächsischen Landen.

Im Auftrage des Königlichen Finanz-Ministeriums

herausgegeben von der

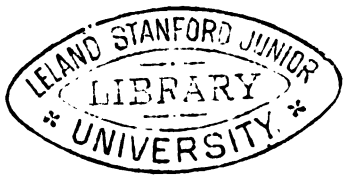
Generaldirection der Staatseisenbahnen.

(Bearbeitet vom Rechnungsrath Ulbricht, Vorstand des Statistischen Bureaus der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

Dresden,

Druck von C. Heinrich.

1889.



H.3280.

Sr. Majestät

dem

König Albert

zur

Feier der achthundertjährigen Herrschaft des Hauses Wettin
in den sächsischen Landen

in tiefster Ehrfurcht gewidmet.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Vorwort 7

I. Einleitung 9

II. Die Entstehung der einzelnen Linien 21

III. Die allmähliche Ausbreitung des Bahnnetzes (hierzu Graphikon I. u. II.) 73

IV. Der Schienenweg 89

V. Die Sicherungsvorkehrungen 99

VI. Die Transportmittel 109

VII. Der Verkehr (hierzu Graphikon III. u. IV.) 123

VIII. Die finanziellen Ergebnisse 135

IX. Schluß 143

Chronologisches Verzeichniß der Linien zu Abschnitt II.

1.	Leipzig - Dresden	Seite	23
2.	Leipzig - Hof Werdau - Zwickau	„	25
3.	Dresden - Görlitz	„	27
4.	Chemnitz - Riesa	„	29
5.	Dresden - Bodenbach	„	30
6.	Löbau - Zittau	„	32
7.	Dresden - Tharandt	„	33
8.	Zwickau - Schwarzenberg Niederschlema - Schneeberg	„	34
9.	Chemnitz - Zwickau Schönbörnchen - Gößnitz	„	35
10.	Wüstenbrand - Lugau	„	35
11.	Coswig - Meißen	„	36
12.	Tharandt - Freiberg	„	36
13.	Priestewitz - Großenhain	„	37
14.	Greiz - Brunn	„	38
15.	Herlasgrün - Eger	„	38
16.	Gößnitz - Gera	„	40
17.	Chemnitz - Annaberg	„	40
18.	Borna - Kieritzsch	„	41
19.	Borsdorf - Döbeln - Meißen	„	41
20.	Zittau - Großschönau	„	42
21.	Freiberg - Flöha - Chemnitz Niederwiesa - Hainichen	„	42
22.	Radeberg - Kamenz	„	43
23.	Chemnitz - Kieritzsch - Leipzig Rochlitz - Narsdorf - Penig Limbach - Wittgensdorf	„	44
24.	Annaberg - Weipert	„	45
25.	Löbau - Ebersbach Großschönau - Warnsdorf - Eibau Eibau - Wilthen Wilthen - Neustadt - Dürrröhrsdorf Wilthen - Bautzen	„	45
26.	Nossen - Freiberg	„	47
27.	Hainichen - Roßwein	„	47
28.	Gaschwitz - Meuselwitz	„	48
29.	Plauen - Oelsnitz	Seite	49
30.	Glauchau - Wurzen	„	49
31.	Flöha - Reitzenhain Pockau - Olbernhau	„	50
32.	Weischlitz - Wolfsgefärth	„	51
33.	Riesa - Elsterwerda	„	51
34.	Chemnitz - Aue - Adorf Zwota - Klingenthal	„	52
35.	Pirna - Arnsdorf	„	53
36.	Zwickau - Lengenfeld - Falkenstein	„	54
37.	Freiberg - Moldau	„	54
38.	Werdau - Weida	„	56
39.	Schandau - Neustadt	„	56
40.	Riesa - Nossen	„	57
41.	St. Egidien - Stollberg Höhlteich - Lugau	„	58
42.	Bischofswerda - Niederneukirch Eibau - Oberoderwitz	„	58
43.	Gaschwitz - Plagwitz - Lindenau	„	58
44.	Pirna - Berggießhübel	„	59
45.	Wilkau - Saupersdorf	„	59
46.	Hainsberg - Kipsdorf	„	60
47.	Schwarzenberg - Johanngeorgenstadt	„	61
48.	Mehltheuer - Weida	„	62
49.	Döbeln - Mügeln - Oschatz	„	63
50.	Radebeul - Radeburg	„	64
51.	Klotzsche - Königsbrück	„	65
52.	Zittau - Markersdorf	„	65
53.	Mosel - Ortmannsdorf	„	66
54.	Potschappel - Wilsdruff	„	67
55.	Wilischthal - Ehrenfriedersdorf Herold - Thum	„	67
56.	Geithain - Leipzig	„	68
57.	Schönberg - Schleiz	„	68
58.	Dresden - Elsterwerda	„	69
59.	Leipzig - Plagwitz	„	70
60.	Mügeln - Nerchau - Trebsen	„	71
61.	Schönfeld - Geyer	„	71

Vorwort.

Das Jahr 1889, in welchem die sächsischen Lande das Fest der achthundertjährigen ununterbrochenen Herrschaft ihres angestammten Fürstenhauses feiern, ist für die sächsische Eisenbahnverwaltung insbesondere ein hochbedeutsames. Vollendet sich doch in demselben ein fünfzigjähriger Zeitraum seit jenem Tage, an welchem die erste Eisenbahn Sachsens, zugleich die erste große Eisenbahn Deutschlands, in ihrer vollen Ausdehnung dem Betriebe übergeben wurde. Wie von jeher Sachsens Fürsten der Pflege der materiellen Wohlfahrt ihres Landes ihre besondere Fürsorge gewidmet und schon in früher Zeit den Grund zur jetzigen Blüthe Sachsens gelegt haben, so verdankt auch das Eisenbahnwesen Sachsens seine rasche und gedeihliche Entwickelung ganz besonders dem wohlwollenden thatkräftigen Interesse, welches seine Herrscher der jüngsten und bedeutungsvollsten Verkehrseinrichtung entgegengebracht haben.

Dem Wunsche, am Schlusse eines fünfzigjährigen Zeitraumes seit dem Bestehen der Eisenbahnen in Sachsen einen kurzen Rückblick auf die Entwickelung des sächsischen

Eisenbahnwesens zu werfen und den Antheil, welchen dasselbe an dem Fortschreiten des Culturlebens in Sachsen gehabt hat, hervorzuheben, zugleich aber dem erhabenen Herrscherhause Wettin und insbesondere unserem jetzt regierenden Allergnädigsten Könige, unter Dessen segensreicher Herrschaft nahezu die Hälfte der jetzt bestehenden sächsischen Eisenbahnlinien entstanden ist, den ehrfurchtsvollsten Dank für das dem Eisenbahnwesen von jeher geschenkte Allergnädigste Wohlwollen darzubringen, verdanken die nachfolgenden Darstellungen ihre Entstehung.

Dresden, im Juni 1889.

I.

Einleitung.

Der ersten Ausführung von Eisenbahnen in einigen Ländern Europas zu Anfang des vierten Decenniums des gegenwärtigen Jahrhunderts folgte alsbald auch der Eisenbahnbau im Königreich Sachsen, welchem seiner centralen Lage wegen die Herstellung mehrerer Mittelglieder großer internationaler Eisenbahnverbindungen zufiel. Auch hatte das Königreich zur Förderung seiner eigenen, damals schon verhältnißmäßig hoch entwickelten Industrie namentlich durch Verbindung seiner Kohlenlagerstätten mit den Eisenbahnen, lebhaftes wirthschaftliches Interesse an der Herstellung dieser verbesserten Verkehrswege.

In Leipzig, dem Mittelpunkte eines umfangreichen und weitverzweigten Handelsverkehres, trat das Bedürfniß für eine raschere Vermittelung im Austausche der Güter besonders stark hervor und dieser Umstand förderte dort die ersten einleitenden Schritte zur Anlegung der modernen Verkehrswege in Sachsen. Die Erkenntniß eines solchen Bedürfnisses beschränkte sich jedoch zunächst auf engere Kreise; im Allgemeinen fand der gewaltige Fortschritt im Verkehrswesen verhältnißmäßig wenig Freunde, da, abgesehen von den Anfangs in übertriebener Weise vorausgesetzten abschreckenden Gefahren beim Dampfbetriebe und der gefürchteten Schädigung der Interessen zahlreicher blühender Gewerbe, kein Maßstab für einen solchen Verkehr vorhanden war, dessen Ertrag an Transportgebühren im Stande sei, nicht allein die hohen Betriebskosten zu decken, sondern auch noch den für damalige Begriffe außergewöhnlich großen Kapitalien, welche die Herstellung von Eisenbahnen erforderte, eine

angemessene Verzinsung zu sichern. Die ersten Schritte zur Durchführung des Vorhabens begegneten daher großen Hindernissen, deren Ueberwindung allein besondere Anstrengungen verursachte, abgesehen von denjenigen Schwierigkeiten, welche die Neuheit der Angelegenheit an sich im Gefolge hatte.

Die große Bedeutung Leipzigs im Welthandel hatte dort Männer vereinigt, die im Verkehrsleben weitblickend und schaffend die Vortheile schnelleren Austausches der vielseitigen und engverknüpften Handels- und Geschäftsbeziehungen durch die Anlage von Eisenbahnen rasch erkannten, Männer von Ruf im Geschäftsleben und von Erfahrung in den Bedürfnissen desselben, die mit ihrer Ueberzeugung und dem festen Glauben an das Gelingen ihrer Bestrebungen geeignet waren, all' die Widerstände zu besiegen, die sich zu jener Zeit dem großen Gedanken und noch vielmehr seiner praktischen Ausführung entgegenstellten. Denn die Erbauung von Eisenbahnen erschien der großen Mehrzahl damals, wo man fast allgemein die vorhandenen Verkehrsmittel als völlig ausreichend für den Handel Deutschlands hielt und wo die gesteigerten Erfolge der Eilposten eben erst die größte Bewunderung erregt hatten, als ein gewagtes Spiel, als ein Einsatz hoher Summen für einen geringen, vielleicht gar zweifelhaften Gewinn.

Der Umsicht und unerschütterlichen Ausdauer jener Männer ist daher nicht nur die Entstehung der ersten Eisenbahn in Sachsen, sondern auch der ersten größeren Lokomotivbahn in Deutschland und damit eine weittragende bahnbrechende That im Verkehrsleben überhaupt zu danken.

Die Vorurtheile gegen das neue Verkehrsmittel schwanden, wie von jenen Männern vorausgesagt, mit dem Eintritte seiner praktischen Anwendung und viele Einrichtungen und Erfahrungen im Bau sowohl wie im Betriebe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn dienten den später in Deutschland entstandenen Eisenbahnen als willkommenes Vorbild.

Das Vorgehen Leipzigs fand alsbald auch durch Bildung von Vereinen und Comités an anderen Orten Nachahmung zur Fortsetzung des Eisenbahnbaues in den verschiedenen Landestheilen und wenn diese Bestrebungen auch nicht allein und sofort zu den gesteckten Zielen führten, so haben sie doch zur Klärung der damaligen Bedürfnisse und zur Förderung der ersten und wichtigsten Eisenbahnanlagen in Sachsen erheblich beigetragen.

Regierung und Stände waren zunächst bemüht, für die ersten sächsischen Bahnen Anschlüsse an die im Entstehen begriffenen Eisenbahnlinien der Nachbarstaaten zu erlangen und diese Verbindungen durch Staatsverträge zu sichern. Deshalb war Sachsen mehr als jedes andere Land zur Mitausführung der damals hauptsächlich dem internationalen Verkehre dienenden ersten Eisenbahnen genöthigt.

Schon auf dem Landtage von 1839/40 beschäftigten sich Regierung und Stände mit der Erörterung der in der Eisenbahnangelegenheit zu ergreifenden Maßnahmen. Die als Endergebniß dieser Verhandlungen in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 niedergelegten und von der Königlichen Staatsregierung vollkommen gebilligten Anträge enthielten im Wesentlichen folgende Punkte:

1. daß die Verbindung des Königreichs Sachsen mit dem Königreiche Bayern auf der einen und mit Schlesien und Böhmen auf der anderen Seite durch, mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzende und soviel möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen, zu dem Ende auf den Abschluß von Verträgen mit den benachbarten betheiligten Staaten Bedacht zu nehmen, insbesondere aber und unverzüglich die geeigneten Maßregeln zu ergreifen seien, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche und südliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde;
2. daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Bayern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge;
3. daß die Ausführung dieser Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften zu überlassen, jedoch dabei Seiten des Staates nach Befinden durch Uebernahme eines im Voraus zu bestimmenden Antheils am Actienkapitale unter bedingter Verzichtleistung auf die Zinsen und unter den sonst für angemessen zu erachtenden Modalitäten mitzuwirken sein werde und
4. daß, falls die Ausführung einer der bezeichneten Bahnen durch Privatunternehmer zu schwierig werden und Gefahr im Verzuge obwalten sollte, der Bau einzelner Theile der Bahnstrecken auch ganz auf Staatskosten übernommen werden könne.

Hierin liegt der Keim zur Entstehung des sächsischen Eisenbahnnetzes, wie auch die Richtschnur für die ferneren Maßnahmen zur Förderung der sächsischen Interessen.

Gestützt auf diese Grundsätze knüpfte die Königliche Staatsregierung unverweilt die nothwendigen Verhandlungen mit den Regierungen der Nachbarstaaten zur Feststellung der Anschlüsse und der Verhältnisse zu denselben an, um zu verhüten, daß Sachsen in der Gestaltung der internationalen Verkehrsverbindungen umgangen werden könne. Im Februar 1843 aber unterbreitete sie der Ständeversammlung unter eingehenden Mittheilungen über den damaligen Stand der Eisenbahnangelegenheit die Ergebnisse allgemeiner Erörterungen über die drei Hauptfragen, welche Bahnen sind zu erbauen, mit welchen Mitteln und in welcher Zeitfolge?

Was die zu erbauenden Bahnen betraf, so betrachtete die Königliche Staatsregierung den topographischen und commerziellen Verhältnissen entsprechend Leipzig, wo die dort ausmündenden großen Handelsstraßen den Verkehr mit dem Auslande bereits in bestimmte Richtungen gewiesen hatten, als den Mittelpunkt eines auf die damaligen Verkehrsbedürfnisse des Landes berechneten sächsischen Eisenbahnnetzes, welches einerseits aus Bahnen zur Vermittelung des Verkehres mit dem Auslande und andererseits aus inneren Verbindungsbahnen bestehen sollte, letzteres mit Rücksicht darauf, daß der Lage Leipzigs entsprechend, die neuen Verkehrsstraßen von dem eigentlichen Kern des Landes entfernt an der Nord- und Ostgrenze desselben zu liegen kamen und die hierdurch für den größeren Theil des Landes, namentlich für Chemnitz und das Erzgebirge, sowie für Zittau entstehenden Nachtheile durch Herstellung geeigneter Seiten- oder Zwischenverbindungen Ausgleich finden sollten.

Unter der Voraussetzung, daß die großen Handelsstraßen Leipzigs die Richtungen für die anzuknüpfenden Eisenbahnverbindungen mit dem Auslande von selbst andeuten, nahm die Königliche Staatsregierung als Grundlage für ein sächsisches Eisenbahnnetz die Herstellung folgender Bahnen in Aussicht:

1. eine Nordbahn für den Verkehr mit Norddeutschland, den Nord- und Ostseeländern und zwar in zweifacher Richtung, einmal nach Nordwesten — Linie: Leipzig, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg u. s. w., sodann nach Nordosten — Linie: Leipzig, Berlin, Stettin, Frankfurt a. O. u. s. w.;
2. eine Westbahn für den Verkehr mit Frankfurt a. M., den Rheinländern, Belgien und Frankreich;
3. eine Südwestbahn für den Verkehr mit Süddeutschland, Bayern, Württemberg, der Schweiz und Italien;
4. eine Südbahn für den Verkehr mit Oesterreich, Prag, Wien, Triest und Ungarn;
5. eine Südostbahn für den Verkehr mit Schlesien, Polen und Rußland.

Hieraus entwickelte sich der von der Königlichen Staatsregierung den Ständen vorgelegte Plan eines unter Mitwirkung des Staates auszuführenden Eisenbahnnetzes. Nach demselben sollten neben der schon bestehenden Leipzig-Dresdner Eisenbahn hergestellt werden:

1. eine Bahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten thüringischen Eisenbahn (Leipzig-Dürrenberger Bahn);
2. eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der bayerischen Grenze bei Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau (sächsisch-bayerische Bahn);

3. eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (sächsisch-böhmische Bahn);
4. eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach der preußischen Grenze in der Richtung auf Görlitz (sächsisch-schlesische Bahn),

und zur Ausführung der bereits erwähnten Verzweigung dieses Bahnnetzes nach dem Innern des Landes:

5. eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer in das Ausland führenden Hauptbahn (erzgebirgische Bahn);
6. eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

In Verbindung mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurden dies die Stammlinien des sächsischen Eisenbahnnetzes, dessen Ausbau in der vorgeschlagenen Weise die Genehmigung der Stände fand.

Wie richtig schon damals, wo der Betrieb der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auf ihrer ganzen Ausdehnung nur erst vier Jahre lang die Wirkungen des neuen Verkehrsmittels in überzeugender Weise dargethan hatte, die Bedeutung und die Folgen des Eisenbahnwesens von den gesetzgebenden Körperschaften des Königreiches Sachsen erkannt worden waren, dafür mögen hier auch einige Stellen aus dem auf die vorerwähnte Vorlage der Königlichen Staatsregierung erstatteten Berichte der ständischen Deputation der 2. Kammer Zeugniß ablegen:

„Die Deputation ist der Meinung, daß, — nachdem im Allgemeinen Deutschland nicht allein, sondern beinahe alle gebildeten Nationen die wichtige und wohlthätige Wirkung des großen Verkehrsmittels in geistiger, politischer, commerzieller und volkswirthschaftlicher Hinsicht anerkannt haben und in dem Streben nach ihrer Erlangung begriffen sind, — man in Sachsen sich nicht mehr mit der Frage zu beschäftigen habe, ob die Eisenbahnen das Glück der Völker überhaupt und im Verhältniß der dafür zu bringenden Opfer fördern oder nicht. Wer möchte verkennen, welche außerordentliche Steigerung an productiver Kraft, welcher Gewinn an Zeit und Geld in dieser bewundernswerthen Erfindung liegt, welche Menschen und Verhältnisse in einer früher nie geahnten Weise einander näher rückt, Beziehungen schafft, denen Raum und Zeit bisher unüberwindlich entgegentraten, Gegensätze ausgleicht, die Entbehrungen auf der einen oder anderen Seite in sich trugen und mit der gewonnenen Beherrschung des Raumes in materieller und geistiger Beziehung den Menschen unendlich Vieles zugänglich macht, was für sie zeither nicht in dieser Allgemeinheit existirte, weil es sich an den Raum knüpfte, auf dem es sich gerade vorfand? Wer möchte mit anderen Worten sich verbergen, daß durch den in so hohem Grade erleichterten Austausch der

Güter des Lebens der Genuß dieser Güter selbst unendlich vervielfältigt und das Wohlbefinden der Gesammtheit, der Kreis ihrer Lebensannehmlichkeiten erweitert werde? Wer möchte ferner die in die Augen fallende Wirkung der Eisenbahnen in geistiger und politischer Beziehung, ihren wohlthätigen Einfluß auf Verallgemeinerung von Cultur, Kunst, Wissenschaft, Geschicklichkeit und Aufklärung im Allgemeinen ableugnen? Wer möchte in Abrede stellen, daß mit der Erweiterung des Kreises der Wahrnehmungen nothwendig diese selbst sich erweitern und das geistige Eigenthum Einzelner, wie ganzer Nationen, immer mehr der Allgemeinheit angehören werde, je leichter es dem Einzelnen möglich gemacht, an der Quelle zu schöpfen? Wer möchte verkennen, daß in dem lebhaften Verkehre, namentlich der deutschen Völker unter sich, in der immer engeren und unauflöslicheren Verknüpfung ihrer materiellen Interessen auch immer enger das Band ihrer politischen Einheit sich knüpfe, wie denn so oft schon die materiellen Interessen die Träger der geistigen und politischen gewesen sind? Hat schon das Fallen der Zollschranken unter den deutschen Staaten jenes politische Band unverkennbar fester geknüpft, um wie viel mehr läßt sich dies hoffen von einem Zusammenrücken in Raum und Zeit, wie die Eisenbahnverbindungen es vermitteln?"

Die Ausführungen und Anträge hinsichtlich der anderen beiden Fragen, mit welchen Mitteln und in welcher Zeitfolge die Bahnen zu bauen sind, können hier füglich übergangen werden, denn einerseits sind sie durch die Zeit überholt, andererseits durch inzwischen eingetretene veränderte Verhältnisse in anderer Art gestaltet worden, als ursprünglich vielleicht beabsichtigt war. In welcher Weise aber die Eisenbahnangelegenheiten in Sachsen seit jener Zeit, fast zwanzig Jahre lang, ihren Fortgang genommen haben, geht aus den Mittheilungen der Königlichen Staatsregierung an die Ständeversammlung 1863/64 bei Gelegenheit der Vorlegung zahlreicher Eisenbahnprojecte hervor.

Die hierauf bezüglichen Mittheilungen lauten:

„Das bisher in Sachsen befolgte System beruht nicht, wie z. B. in Frankreich und in höherem Grade in Belgien, auch in einigen deutschen Mittelstaaten, auf einer von einem allgemeinen Gesichtspunkte ausgehenden Initiative der Regierung; nicht auf einem festen für das ganze Land entworfenen Plane, es ist vielmehr ein historisch entstandenes und aus dem Bedürfnisse der einzelnen Gegenden und Verkehrsrichtungen hervorgegangenes, denen gegenüber Regierung und Stände für jeden einzelnen Fall ihre Stellung durch besondere Vereinbarung genommen haben.

Als in der Mitte der dreißiger Jahre die Idee der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hervortrat und lebhaft betrieben wurde, da war das Eisenbahnwesen

überhaupt auf dem Continente von Europa noch so neu, da ließen sich die enormen, alle Verhältnisse des Weltverkehres umwälzenden Folgen desselben noch so wenig klar voraussehen, daß man an eine direkte Betheiligung des Staates, an eine Verwendung von Staatsmitteln auf den Eisenbahnbau noch nicht zu denken wagte. Man erblickte in der damals projectirten Bahn zunächst nichts weiter, als ein Mittel zur schnelleren und besseren Verbindung zwischen Leipzig und Dresden und dachte an die Möglichkeit, daß sie nun das erste Glied eines allgemeinen Eisenbahnsystems werden könne und überhaupt an die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens so wenig, daß der Staat sich nicht einmal das Recht des Ankaufes oder Anheimfalles nach einer gewissen Reihe von Jahren vorbehielt. Indessen schon kurze Zeit nachher änderten sich die Ansichten ganz wesentlich, sehr bald wurde es klar, welchen Einfluß die Eisenbahnen auf die Entwickelung des Handels und der Industrie, auf die gesammte wirthschaftliche Entwickelung der Völker und Staaten ausüben müssen und wie dringend es nothwendig werde, daß die Regierungen selbst ihren Bau begünstigten und ihre weitere Entwickelung in eine, nicht blos dem Privatinteresse der Actionäre, sondern dem allgemeinen Interesse entsprechende Richtung hinleiteten. Aus einer gewiß an sich sehr gerechtfertigten und achtungswerthen Scheu vor einer sehr bedeutenden Vermehrung der Staatsschulden, sowie aus Abneigung gegen eine Ueberbürdung der Staatsbehörden mit einer Masse ihrer eigentlichen Aufgabe fremder, neuer Geschäfte, konnte man sich auch damals noch nicht zum Selbstbau und zum Betriebe auf Staatsrechnung entschließen, suchte vielmehr, da ohne Staatsunterstützung aus bloßen Privatmitteln nach den damaligen Verhältnissen ein weiterer Bau von Eisenbahnen in Sachsen nicht zu ermöglichen schien, eine Vereinigung zwischen Staats- und Privatmitteln in der Art herzustellen, daß der Staat einen Theil des Baukapitales — $^1/_3$ oder $^1/_4$ — zuschoß und mit der Verzinsung desselben so lange zurücktrat, bis die Actionäre eine gewisse Verzinsung erhielten und sich zugleich durch Ernennung eines Direktorialmitgliedes und sonst einen gewissen indirekten Einfluß auf die Leitung des Baues und des Betriebes vorbehielt.

Dieser Mittelweg hat sich in Sachsen durch die Erfahrung nicht bewährt. Zwei der auf diese Weise entstandenen Actiengesellschaften, die sächsisch-bayerische und die Chemnitz-Riesaer, waren nicht im Stande, ihre Aufgabe zu erfüllen; der Staat sah sich gezwungen, beide Bahnen anzukaufen. Die dritte dieser Gesellschaften, die sächsisch-schlesische, fand sich im eigenen Interesse bewogen, ihre Bahn im Wege freier Vereinigung an den Staat zu verkaufen und damit fand sich letzterer ganz gegen die ursprüngliche Absicht der Regierung und der Stände in dem Besitz eines bedeutenden Complexes von Eisenbahnen, der nunmehr auch

später durch Erbauung anderer Staatseisenbahnen eine weitere Vervollständigung erhalten hat. Aber auch seitdem hat man kein festes, ausschließliches Princip befolgt, man hat da, wo sich Privatgesellschaften ohne Staatsunterstützung bildeten, ihnen die Concession gegeben und sich anderwärts zu dem Bau auf Staatskosten meist nicht eher entschlossen, als bis durch die gemachte Erfahrung feststand, daß für die fragliche, im allgemeinen Interesse wünschenswerthe Linie eine Privatgesellschaft nicht zu Stande zu bringen sei."

Im Allgemeinen sind die hier dargelegten Grundsätze bei der Fortsetzung des Eisenbahnbaues, wenigstens im folgenden Jahrzehnt, noch maßgebend geblieben. Später, insbesondere von Mitte der siebziger Jahre an, führten die Verhältnisse lediglich zum Bau aus Staatsmitteln.

Das Staatseisenbahnnetz Sachsens hatte sich im Laufe der Zeit stark verdichtet, wodurch die zwischenliegenden Privatbahnen, namentlich die Linien der ehemaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, so eng und vielseitig in das Staatseisenbahnnetz verflochten worden waren, daß die Königliche Staatsregierung sich veranlaßt sah, die Mehrzahl dieser Bahnen im Interesse eines einheitlicheren und billigeren Gesammtbetriebes käuflich zu erwerben. Zum Theil waren es aber auch Privatgesellschaften, insbesondere die in den siebziger Jahren entstandenen, welche mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten und deshalb den Ankauf ihrer Bahnen selbst wünschten. Auf diese Weise kam der Staat nach und nach in den Besitz fast aller Bahnen Sachsens.

Gleichzeitig mit dieser Verstaatlichung der Eisenbahnen trat in der Entwickelung des sächsischen Staatseisenbahnwesens eine bedeutungsvolle Wendung ein. Der hohe Aufschwung, den der Eisenbahnbau in der Zeit von 1865 bis 1875 genommen, hatte auch eine Anzahl von Bahnlinien mit geringem Verkehr in's Leben gerufen, die durch ihr Betriebsergebniß das Anlagekapital nur schwach verzinsten, theils sogar einen Betriebszuschuß erforderten. Der jener Periode folgende wirthschaftliche Niedergang verschärfte diese Verhältnisse noch mehr, so daß, wie bereits erwähnt, mehrere Privatbahngesellschaften in finanzielle Bedrängniß geriethen und ihre Linien an den Staat verkaufen mußten. Durch diese unrentablen Linien ward die Verzinsung des Anlagekapitales der Staatseisenbahnen sehr ungünstig beeinflußt. Gebot nun aber schon die Aufrechterhaltung des Betriebes auf diesen Linien die Ergreifung von Maßregeln, um die Betriebsausgaben derselben mit ihren ungenügenden Verkehrseinnahmen in ein besseres Verhältniß zu bringen, so verlangte noch vielmehr die Nothwendigkeit des weiteren Ausbaues der dem Lokalverkehr dienenden Nebenbahnen, Mittel und Wege zu suchen, wie schon der Bauaufwand für solche Bahnen ihrem Verkehrswerthe entsprechend herabgemindert werden könne,

wenn nicht überhaupt der weitere Eisenbahnbau erlahmen sollte. Da gleiche Wahrnehmungen in allen Theilen Deutschlands gemacht worden waren, so drängte diese Frage zu einer raschen Lösung und bereits am 1. Juli 1878 trat daher für das Deutsche Reich die „Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" in Kraft, welche weitgehende Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Bewachung und Sicherheitsvorkehrungen der Bahnen gewährte.

Nach Maßgabe dieser Bestimmungen wurde in Sachsen zunächst auf einer Anzahl von älteren Bahnlinien mit ungünstigen Betriebsergebnissen der „Secundärbetrieb" eingeführt, sodann aber auch der bereits im Jahre 1876 eingeleitete Bau von „Secundärbahnen" jenen Vorschriften gemäß gestaltet. Da die Ersparnisse beim Bau und Betriebe von Secundärbahnen naturgemäß bei Bahnen mit schmälerer als der normalen Spur am wirksamsten zur Erscheinung kommen mußten, so entschied sich die Königliche Staatsregierung für die Anwendung derselben in allen Fällen, wo größere Terrainschwierigkeiten den Bau normalspuriger Bahnen unverhältnißmäßig vertheuerten, beziehentlich der Umfang des zu erwartenden Verkehrs den Aufwand für den Bau einer normalspurigen Bahn überhaupt nicht gerechtfertigt erscheinen ließ. Hiernach entstanden vom Jahre 1881 bis Ende 1887 insgesammt 10 Schmalspurbahnlinien von 157,12 Kilometer Länge, für welche die Spurweite von 0,75 Meter gewählt worden war. Daneben hat aber der wirthschaftliche Aufschwung der letzten Jahre auch den Bau normalspuriger Nebenbahnen wieder ermöglicht, freilich nur aus Staatsmitteln, da der Privatbahnbau in dem letzten Jahrzehnt gänzlich geruht hat.

Durch die Einführung einfacherer Bau- und Betriebsweise ist aber auch dafür gesorgt worden, daß die Fortsetzung des Eisenbahnbaues in Sachsen noch für eine Reihe von Jahren gesichert erscheint.

II.

Die Entstehung der einzelnen Linien.

1. Leipzig-Dresdner Linie.

Bereits im Jahre 1833 vereinigten sich in Leipzig einflußreiche Männer, welche sich für die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden als Privatunternehmung unter dem Schutze der Staatsregierung aussprachen. Auf eine in dieser Angelegenheit unterm 20. November 1833 an die Königliche Staatsregierung gerichtete Petition erklärte dieselbe ihre Bereitwilligkeit zur Unterstützung und Förderung des Unternehmens. Hierauf bildete sich am 3. April 1834 ein aus 12 Bürgern Leipzigs zusammengesetztes sogenanntes Eisenbahn-Comité, welches durch sieben in der Zeit vom 14. Juni 1834 bis 10. Mai 1835 erschienene Druckberichte die Theilnahme des Publikums an dem Unternehmen durch überzeugende Darlegung der zu erwartenden Vortheile und Bekämpfung der vorhandenen schweren Vorurtheile zu erwecken wußte. Diesem Comité gelang die Bildung einer Privatgesellschaft unter der Bezeichnung: „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", zum Bau und Betriebe der genannten Bahn mit einem Direktorium an der Spitze, dessen Sitz in Leipzig war. Das Vorhaben wurde von der Königlichen Staatsregierung unterm 6. Mai 1835 genehmigt, auch förderte dieselbe das Unternehmen noch dadurch, daß sie der Gesellschaft die Ausgabe von einer halben Million Thaler unverzinslicher Kassenscheine gestattete. Der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie war auch das Vorrecht zur Erbauung der sächsisch-bayerischen, sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmischen Linie ertheilt worden, worauf dieselbe jedoch später verzichtet hat.

Das zur Erbauung der Bahn erforderliche Actienkapital war ursprünglich auf 1½ Millionen Thaler festgesetzt. Die Zeichnung desselben erfolgte am 14. Mai 1835. Zwei Jahre später mußte dasselbe jedoch auf 4½ Millionen erhöht werden.

Umfangreiche Erörterungen verursachte die Feststetzung des Weges der Bahn. Von mehreren Projecten kamen zwei zur endlichen Wahl. Auf der Strecke zwischen Leipzig und Riesa fielen beide in der Hauptsache zusammen; in Riesa gingen sie jedoch auseinander. Das eine Project verfolgte das linke Elbufer mit Berührung der Stadt Meißen, bis nach Altstadt-Dresden; nach dem anderen sollte die Bahn bei Riesa die Elbe überschreiten und auf derem rechten Ufer nach Neustadt-Dresden weitergeführt werden. Wohlerwogene und schwerwiegende technische und finanzielle Gründe entschieden für den letzteren Weg, der auch eingehalten worden ist. Die Stadt Meißen sollte später durch eine Zweigbahn an die Hauptbahn angeschlossen werden. Inzwischen sorgte die Königliche Staatsregierung für die Herstellung einer guten Chaussee zwischen Meißen und der Station Niederau.

Nachdem am 3. Juli 1835 das Expropriationsgesetz erschienen war, begannen die Bauarbeiten im Herbst 1835 thatsächlich mit der Ausführung der Muldenbrücke bei Wurzen. Die Erdarbeiten wurden dagegen erst am 1. März 1836 am Einschnitte bei Machern in Angriff genommen.

Bereits am 24. April 1837 ward die erste Strecke der Linie zwischen Leipzig und Althen als zweite Lokomotivbahn in Deutschland mit einem Bestande von zwei Lokomotiven und acht Personenwagen für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Die weitere Eröffnung des Betriebes erfolgte nach und nach und zwar auf den Strecken:

Althen-Gerichshain	am	12. November	1837.
Gerichshain-Machern	„	11. Mai	1838.
Dresden-Weintraube	„	19. Juli	
Machern-Wurzen	„	31. „	
Wurzen-Dahlen Weintraube-Oberau	„	16. September	
Dahlen-Oschatz	„	3. November	
Oschatz-Riesa	„	21. „	

Die letzte Strecke Riesa-Oberau, in welcher der 513 Meter lange Tunnel liegt, ward am 7. April 1839 und damit die ganze 115 Kilometer lange Linie im Zusammenhange in Betrieb gesetzt.

Die Anlage eines Uebergabebahnhofes in Leipzig und die nothwendige Beseitigung mehrerer Niveauübergänge in und vor Leipzig veranlaßten 1876 die Verlegung der Linie zwischen dem Schönefelder und dem Dresdner Chausseeübergange

in mehr nördlicher Richtung, wodurch die Bahnlänge um 176,5 Meter zunahm. Die neue Strecke wurde im August 1878 in Betrieb genommen.

Im Laufe der Zeit und nachdem ein beabsichtigter Ankauf der Leipzig-Dresdner Linie mit ihrer Fortsetzung nach der preußischen Grenze in der Richtung auf Magdeburg durch den sächsischen Staat im Jahre 1854 nicht zu Stande gekommen war, erweiterte die Gesellschaft das von ihr betriebene Bahnnetz durch Erbauung der Linien Coswig-Döbeln-Borsdorf, Nossen-Freiberg-Bienenmühle, Riesa-Elsterwerda und durch den Ankauf der Priestewitz-Großenhainer Privatbahn auf 296 Kilometer.

Die mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wegen des Ankaufes ihres Unternehmens aus eisenbahnpolitischen Gründen im Jahre 1875 eingeleiteten Verhandlungen führten zu einem Kaufabschlusse, nach welchem sämmtliche Linien der Gesellschaft vom 1. Januar 1876 an in das Eigenthum des Staates übergingen.

2. Sächsisch-bayerische Bahn.

(Leipzig-Hofer Linie mit Zweigbahn Werdau-Zwickau.)

Nachdem das Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmen gesichert war, hatte die Königliche Staatsregierung ihr Augenmerk auf die Ausführung einer Eisenbahn von Leipzig durch das gewerbreiche sächsische Voigtland nach der bayerischen Grenze gerichtet, wodurch auch der schon Jahrhunderte lang bestandene rege Handelsverkehr zwischen Leipzig und Nürnberg erleichtert werden würde. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hatte im Jahre 1835 das Privileg auch für eine Bahn von Leipzig nach Hof erhalten, auf welches sie jedoch im Jahre 1836 zu Gunsten eines anderen Comités verzichtete. Am 24. Februar 1836 hatten sich nämlich für gleichen Zweck in Leipzig und Altenburg provisorische Comités gebildet, wie ein solches schon früher in Nürnberg zur Ausführung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg nach der Nordgrenze Bayerns zusammengetreten war. Die Ausführung dieses Vorhabens stieß jedoch auf mancherlei Hindernisse, die einestheils in der Ungunst der augenblicklichen Verhältnisse, anderntheils in der Ungewißheit über die Fortsetzung der Bahn auf bayerischem Gebiet ihren Grund hatten, da außer dem Weg über Hof auch der über Koburg in Frage gekommen war. Erst nachdem durch den Staatsvertrag zwischen den Regierungen von Bayern und Sachsen vom 14. Januar 1841 die Richtung der Bahn festgestellt worden war, kam die Angelegenheit auf's Neue in Gang.

Nach der von einem Comité unterm 24. April 1841 erlassenen Aufforderung zur Betheiligung an dem sächsisch-bayerischen Eisenbahnunternehmen fand am 3. Mai

desselben Jahres die Zeichnung des Actienkapitales von $4^1/_2$ Millionen Thalern statt. Die Staatsregierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg übernahmen zur Förderung des Unternehmens zusammen den vierten Theil der damals auf 6 Millionen Thaler veranschlagten Baukosten.

Am 22. Juni 1841 hielt die unter der Bezeichnung: „Sächsisch-bayerische Eisenbahn-Compagnie" inzwischen gebildete Gesellschaft ihre erste Generalversammlung ab. Diese Gesellschaft übernahm die Verpflichtung, die Bahn von Leipzig über Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Reichenbach und Plauen bis zur sächsisch-bayerischen Landesgrenze bei Hof mit einer Zweigbahn von Werdau nach Zwickau zur Verbindung mit den dortigen Kohlenlagerstätten auszuführen. Das Direktorium für Bau und Betrieb hatte seinen Sitz in Leipzig.

Die Bauarbeiten begannen am 1. Juli 1841 bei Leipzig und Altenburg und bereits am 19. September 1842 ward die erste Strecke Leipzig-Altenburg in Betrieb gesetzt.

Darauf folgte die Eröffnung der Strecken:

Altenburg-Crimmitschau	am 15. März 1844,
Crimmitschau-Werdau-Zwickau . .	„ 6. September 1845,
Werdau-Reichenbach	„ 31. Mai 1846.

Da inzwischen das ursprünglich beschaffte Kapital aufgebraucht worden war und sich zur Vollendung der Bahn ein Mehrbedürfniß von 3 Millionen Thaler herausgestellt hatte, so beschloß die Gesellschaft, Angesichts der großen Schwierigkeiten bei der fernerweiten Beschaffung einer so hohen Summe, in der außerordentlichen Generalversammlung am 3. Dezember 1846, das unvollendete Unternehmen der Königlich sächsischen Staatsregierung zum Kaufe anzubieten. Die Verhandlungen führten zu einem Kaufabschlusse, nach welchem die Königliche Staatsregierung die Bahn am 1. April 1847 übernahm. Von diesem Tage, an welchem die „Königliche Direktion der sächsisch-bayerischen Eisenbahn" in Leipzig eingesetzt wurde, ging der Betrieb der bereits eröffneten Strecken, sowie die Fortsetzung des Baues von Reichenbach bis Hof und die Vollendung des Ausbaues an den Staat über. Damit begann in Sachsen der Staatseisenbahn-Bau und Betrieb.

Am 20. November 1848 ward der Betrieb auf die Strecke Plauen-Hof ausgedehnt und am 15. Juli 1851 mit der Eröffnung der letzten Strecke Reichenbach-Plauen, welche die größten Bauwerke der Linie, die Viaducte über das Göltzsch- und Elsterthal enthält, auf der ganzen Linie im Zusammenhange eröffnet.

Die auf bayerischem Gebiete liegende Strecke ist Eigenthum des Königlich bayerischen Staates; sie wird von der Königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung pachtweise betrieben.

In Leipzig ward die Bahn am 20. Juli 1851 durch eine Verbindungsbahn an die übrigen in Leipzig mündenden Bahnen angeschlossen. Zur Beseitigung zahlreicher durch Erweiterung der Stadt entstandener Niveauübergänge der nach den östlich von Leipzig gelegenen Ortschaften führenden Wege ist diese Verbindungsbahn wieder abgebrochen und durch eine neue erweiterte ersetzt worden, deren Bau im Juli 1874 begann; eröffnet ward dieselbe am 20. August 1878. Sie ist durch eine Curve in der Richtung nach Gaschwitz anderweit an die Hauptbahn angeschlossen.

Am 1. Januar 1856 ward die Zweigbahn Zwickau-Werdau in der Richtung nach Reichenbach durch eine 0,39 Kilometer lange Curve für die in jener Richtung verkehrenden Züge zur Vermeidung des Umweges über Werdau verbunden.

Die bei der ersten Anlage der Bahn in Folge von Terrainschwierigkeiten in Altenburg errichtete Kopfstation wurde durch Gradlegung der Strecke vermittelst eines Tunnels beseitigt. Die im März 1876 in Angriff genommene neue Bahnstrecke wurde am 25. September 1878 in Betrieb genommen und sodann die alte vier Kilometer längere Strecke abgebrochen.

3. Sächsisch-schlesische Bahn.

(Dresden-Görlitzer Linie.)

Zu Anfang des Jahres 1836 traten gleichzeitig in Zittau und Bautzen Vereine zusammen, um die Frage zu erörtern, ob eine Verbindung der Elbe bei Dresden mit Schlesien und Böhmen durch eine die Lausitz durchschneidende Lokomotivbahn ausführbar sei. Da die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bereits im Jahre 1836 auf das Vorrecht zur Erbauung dieser Bahn verzichtet hatte, vereinigten sich die genannten beiden Vereine zu einem: „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité". Die gleichzeitig in Preußen zur Fortsetzung der Linie zusammengetretenen Vereine kamen jedoch zu keinem festen Entschluß, weshalb sich die Angelegenheit verzögerte.

Erst nachdem in einem unterm 24. Juli 1843 zwischen den Staatsregierungen von Sachsen und Preußen abgeschlossenen Vertrage über eine Verbindung der Städte Dresden und Breslau die Richtung der Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz festgesetzt worden war, erhielt das Comité die Grundlage zu weiteren Schritten. Hierauf fand am 1. und 2. November 1843 die Actienzeichnung und am 11. Dezember desselben Jahres die erste Generalversammlung der Actionäre statt, in welcher das Direktorium der „Sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft" mit dem Sitze in Dresden gewählt ward.

An dem vorläufig auf 6 Millionen Thaler festgesetzten Anlagekapitale betheiligte sich die Königliche Staatsregierung mit dem dritten Theile.

Da schon früher von den Ständen genehmigt worden war, daß die sächsisch-schlesische Bahn mit Staatsbeihilfe ausgeführt werden sollte, wurde der Gesellschaft in den Concessionsbedingungen die Verpflichtung auferlegt, eine Flügelbahn mit Pferdebetrieb von Löbau nach Zittau ebenfalls mit Staatsunterstützung herzustellen, wenn die Königliche Staatsregierung diese Verbindung des südlichen Theiles der Oberlausitz mit der sächsisch-schlesischen Bahn beschließen sollte (siehe Nr. 6).

Am 10. Juni 1844 begann der Bau bei Dresden und am 17. November 1845 ward die erste Strecke der Bahn, Dresden-Neustadt-Radeberg, dem Verkehre übergeben. Dieser folgte die Eröffnung der Strecken:

Radeberg-Bischofswerda . . .	am 22. Dezember	1845,
Bischofswerda-Bautzen	„ 23. Juni	1846,
Bautzen-Löbau	„ 23. Dezember	
Löbau-Reichenbach	„ 1. Juli	1847.
Reichenbach-Görlitz	„ 1. September	

Die wegen Ausführung der sächsisch-böhmischen Linie (siehe Nr. 5) zu ergreifenden Maßnahmen legten die Frage der Erwerbung der sächsisch-schlesischen Linie durch den Staat nahe. Die Generalversammlung der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft vom 28. September 1849 ermächtigte, diesen günstigen Zeitpunkt ergreifend, um alsbald eine bessere Verzinsung der im freien Verkehre befindlichen Actien durch Umwandlung derselben in Staatspapiere zu erlangen, die Gesellschaftsvorstände, an die Königliche Staatsregierung die Frage zu richten, ob und unter welchen Bedingungen dieselbe zur Erwerbung der sächsisch-schlesischen Eisenbahn geneigt sei. Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen führten zu einem Kaufvertrage, nach welchem die Bahn am 31. Januar 1851 in das Eigenthum des Staates überging.

Zu gleicher Zeit ward die „Königliche Direktion der sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmischen Bahn" in Dresden als eine Verwaltung errichtet, welche am 14. September 1852 in die „Königliche Staatseisenbahndirektion zu Dresden" umgewandelt wurde.

Die im Königreiche Preußen gelegene Strecke der Bahn ward auf Grund des Friedensvertrages zwischen Sachsen und Preußen Anfang des Jahres 1867 käuflich an die Königlich preußische Staatsregierung abgetreten. Die Strecke wird nach wie vor, aber seit jener Zeit pachtweise, von der Königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben. Mit der Eröffnung der Linie Pirna-Arnsdorf am 15. Oktober 1875 wurde die Station Fischbach für den Personenverkehr und am 8. Januar 1877 auch für den Güterverkehr geschlossen.

4. Chemnitz-Riesaer Linie.

In der im Jahre 1835 in Chemnitz abgehaltenen Generalversammlung des Industrievereins für das Königreich Sachsen wurde eine Verbindung des Erzgebirges mit Leipzig und Dresden durch Eisenbahnen angeregt. In Folge dessen bildete sich am 14. November 1835 in Chemnitz ein Comité, um die Ausführbarkeit, sowie die zu erwartenden Vortheile einer Eisenbahnverbindung des Voigtlandes und Erzgebirges mit den genannten beiden Städten und der Elbe zu erörtern und festzustellen.

Nachdem am 25. November 1835 die Königliche Staatsregierung ihre Genehmigung zur Verfolgung und Verwirklichung dieses Vorhabens ertheilt hatte, forderte das Comité in einem Prospecte vom 1. Februar 1836 das Publikum durch Eröffnung einer Subscription zur finanziellen Betheiligung an dem Unternehmen auf, welche der Gesellschaft die Mittel zur ersten Grundlage für eine der wichtigsten Unternehmungen in Sachsen in Aussicht stellte. In der am 1. Mai 1837 in Chemnitz abgehaltenen Generalversammlung der Unterzeichner ward die Ausführung der erzgebirgischen Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa beschlossen und im Jahre 1837 erhielt das Unternehmen die staatliche Genehmigung.

Die inzwischen beim Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eingetretenen Steigerungen der Arbeitslöhne und Materialpreise wirkten so außerordentlich auf die Höhe des Kapitalbedarfes ein, daß die Ausführung des Unternehmens gefährdet schien. Zunächst blieb die Angelegenheit ruhen, wodurch die günstige Zeit, in welcher Eisenbahnen aus Privatmitteln leichter ausführbar waren, verstrich; dennoch blieb die Gesellschaft vereinigt. Da nun aber der Bau einer so wichtigen Bahn nicht länger aufzuschieben und auch vorauszusehen war, daß die Ausführung ohne Staatshilfe nicht möglich sei, so übernahm die Königliche Staatsregierung den vierten Theil des Actienkapitales von 4 Millionen Thalern für das zunächst auf die Strecke Chemnitz-Riesa beschränkte Unternehmen.

Der Bau begann am 9. Mai 1843 bei Riesa; am 29. August 1847 ward die Strecke Riesa-Döbeln und am 22. September desselben Jahres die Strecke Döbeln-Limmritz in Betrieb gesetzt.

Da das ursprüngliche Actienkapital nicht ausreichte und der Versuch einer neuen Anleihe erfolglos blieb, sah sich die Gesellschaft genöthigt, am 29. Mai 1848 die unvollendete Bahn dem Staate zum Kauf anzubieten. Nachdem in einer am 5. Juni 1849 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung das Direktorium ermächtigt worden war, mit der Königlichen Staatsregierung weiter zu unterhandeln, wurde am 6. August 1850 die Abtretung der Bahn an den Staat beschlossen, welcher dieselbe am 31. Dezember 1850 übernahm. An demselben Tage ward die „Königliche

Direktion der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn" in Chemnitz errichtet. Dieselbe nahm nunmehr den Bau wieder auf und während desselben wurde die Direktion nach Döbeln versetzt.

Nach Fertigstellung der Strecke Limmritz-Chemnitz am 1. September 1852 ward der Betrieb auf die ganze Strecke Riesa-Chemnitz ausgedehnt und am 1. Oktober 1853 die Direktion wiederum nach Chemnitz verlegt.

Im Jahre 1862 ward der Bahnhof in Riesa mit dem daselbst am linken Elbufer gelegenen Aus- und Einschiffungsplatze durch Schienengleise verbunden und diese Verbindung im Zusammenhange mit der Erweiterung der Elbkaianlagen in den Jahren 1878 und 1879 verlegt.

Nach Erbauung des neuen Güterbahnhofes in Riesa im Jahre 1879 wurde daselbst der ehemalige Chemnitzer Bahnhof geschlossen. Um den Güterverkehr der Chemnitz-Riesaer Linie direkt nach dem an der Leipzig-Dresdner Linie gelegenen Rangirbahnhof in Riesa zu leiten, ward eine Verbindungscurve erbaut und am 3. November 1879 eröffnet.

5. Sächsisch-böhmische Bahn.

(Dresden-Bodenbacher Linie.)

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Dresden im Elbthal aufwärts bis zur sächsisch-böhmischen Grenze bei Niedergrund als Fortsetzung der Leipzig-Dresdner Linie war bereits der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie durch das derselben für ihr Unternehmen ertheilte Concessionsdecret vom 6. Mai 1835 überlassen worden. Die Compagnie hatte in einer am 6. Juni 1836 abgehaltenen Generalversammlung auf das Vorrecht zu Gunsten eines in Dresden zum Zwecke der Anlegung einer Prag-Dresdner Eisenbahn gebildeten Comités Verzicht leisten wollen, allein die Königliche Staatsregierung hatte dieser Privatübertragung ihre Genehmigung versagen müssen. Da nun auch die Verhandlungen zwischen den Regierungen von Sachsen und Oesterreich über die beabsichtigte Prag-Dresdner Eisenbahn sich verzögerten, kam die Angelegenheit in's Stocken bis zu dem am 30. Juli und 9. August 1842 erfolgten Abschlusse des Staatsvertrages über jene Verbindung. Auf die anderweit mit dem Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft eingeleiteten Verhandlungen erklärte dasselbe, die Ausführung der sächsisch-böhmischen Linie der Gesellschaft nicht ohne eine wesentliche Staatsunterstützung empfehlen zu können. Mit Rücksicht darauf, daß diese Linie in das mit Staatshilfe auszuführende sächsische Eisenbahnnetz aufgenommen war, sagte die Königliche Staatsregierung

ihre Unterstützung unter gewissen Bedingungen zu; trotzdem erklärte die Generalversammlung am 30. Juli 1844, den Bau weder auf Grund dieser Bedingungen noch auf Grund ihres Vorrechtes ausführen zu wollen, indem sie mit dieser Erklärung eine definitive Verzichtleistung auf letzteres aussprach. Nichtsdestoweniger ermächtigte diese Generalversammlung das Direktorium zu weiteren Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung zur Erlangung günstigerer Bedingungen.

Inzwischen hatte auch das Direktorium der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft unter Erklärung seiner Bereitwilligkeit zur Uebernahme der sächsisch-böhmischen Bahn sich mit der Anfrage an die Königliche Staatsregierung gewendet, ob dieselbe geneigt sein würde, die Ausführung dieser Bahn der genannten Gesellschaft zu übertragen. Gegen eine Verbindung des sächsisch-böhmischen mit dem sächsisch-schlesischen Unternehmen, wie sie damals die Gesellschaft des Letzteren beabsichtigte, sprachen aber so wichtige technische, betriebliche und finanzielle Gründe, daß die Königliche Staatsregierung auf jenes Anerbieten nicht eingehen konnte. Hierzu kam der Umstand, daß der Zeitpunkt für den Zusammentritt der Ständeversammlung, welcher der Stand der Angelegenheit mitgetheilt werden sollte, nahe herangekommen war. Die Königliche Staatsregierung erklärte daher auch der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft, daß sie für jetzt überhaupt nicht geneigt sei, einer Actiengesellschaft zum Bau der sächsisch-böhmischen Linie Concession zu ertheilen, vielmehr beschlossen habe, zunächst mit der Ständeversammlung in Vernehmung zu treten.

Mit Rücksicht auf die bereits stattgefundenen Verzögerungen und auf die Nothwendigkeit, die im Staatsvertrage übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich des Zeitpunktes der Vollendung des Baues pünktlich zu erfüllen, ließ die Königliche Staatsregierung den Bau bereits im Herbste 1845 provisorisch unter der Leitung eines hierzu besonders ernannten Commissars beginnen.

Nach umfangreichen Erörterungen über technische, finanzielle und betriebliche Fragen kam die Königliche Staatsregierung zu der Ansicht, daß die Ausführung des Baues der sächsisch-böhmischen Eisenbahn für Rechnung des Staates sich am vortheilhaftesten darstelle und legte das bezügliche Decret unter eingehender Darlegung der einschlagenden Verhältnisse der Ständeversammlung des Landtages von 1845/46 vor, welche den Bau dieser Linie nunmehr auf Staatskosten genehmigte.

Am 1. August 1848 ward der Betrieb auf der Strecke Dresden-Pirna eröffnet und gleichzeitig in Dresden die „Königliche Direktion der sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn" für Bau und Betrieb errichtet. Am 9. Mai 1850 wurde sodann die Strecke Pirna-Königstein, am 9. Juni desselben Jahres Königstein-Krippen und am 6. April 1851, nach Vollendung der Strecke Krippen-Landesgrenze-Bodenbach,

die ganze Linie in Betrieb gesetzt. Die in Oesterreich gelegene Strecke ist Eigenthum der K. K. österreichischen Staatsregierung; sie wird seit Eröffnung der ganzen Linie von der Königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung pachtweise betrieben.

Am 19. April 1852 ward die zugleich dem Straßenverkehr dienende Eisenbahnbrücke über die Elbe in Dresden, welche die Verbindung der sächsisch-böhmischen mit der sächsisch-schlesischen und der Leipzig-Dresdner Linie vermittelt, dem Verkehre übergeben.

6. Löbau-Zittauer Linie.

Die Vorgeschichte dieser Linie fällt mit der der sächsisch-schlesischen Linie zusammen (siehe Nr. 3).

Für den Verkehr zwischen Zittau und Löbau wurde anfänglich eine mit Pferdebetrieb eingerichtete Eisenbahn für ausreichend gehalten.

Nachdem der Bau der sächsisch-schlesischen Bahn gesichert war, genehmigte die Ständeversammlung im Jahre 1843, daß die Löbau-Zittauer Eisenbahn in das mit Staatshilfe auszuführende sächsische Eisenbahnnetz aufzunehmen sei und um die Ausführung sicher zu stellen, ward der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft bei ihrer Concessionirung die Verpflichtung auferlegt, nach Vollendung der Hauptbahn auch die Zweigbahn von Löbau nach Zittau zu bauen.

Inzwischen entstanden Besorgnisse, daß die Pferdebahn dem Bedürfnisse nicht entsprechen würde und daß das Hinausschieben des Baues der Zweigbahn der Ertragsfähigkeit der Hauptbahn nachtheilig sei. Da die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft die Zweigbahn ohnehin nicht gleichzeitig mit der Hauptbahn herstellen konnte, weil alle ihre Kräfte durch letztere in Anspruch genommen waren, so vereinigten sich in Zittau mehrere Männer zu dem Vorhaben, eine Lokomotivbahn zu bauen und mit Zustimmung der Königlichen Staatsregierung verzichtete die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft auf den Bau der Zweigbahn zu Gunsten der neuen Gesellschaft, welche bereits im Monat April 1844 die Actienzeichnung eröffnete. Die Königliche Staatsregierung übernahm den vierten Theil des ursprünglich auf 2 Millionen Thaler veranschlagten Baukapitales, das später auf 2 ½ Millionen erhöht wurde.

Durch Königliches Decret vom 25. Juni 1845 ward die „Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft" bestätigt. An der Spitze der Gesellschaft stand ein Direktorium mit dem Sitze in Zittau.

Der Bau hatte bereits am 5. Mai 1845 begonnen und am 10. Juni 1848 erfolgte die Eröffnung des Betriebes, welcher vertragsmäßig durch das Direktorium

der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft mit den Betriebsmitteln und auf Rechnung der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft geleitet wurde. In diesen Betriebs-Uebernahme-Vertrag trat mit Ankauf der sächsisch-schlesischen Eisenbahn durch die Königliche Staatsregierung die Königliche Direktion der sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn ein.

Die Linie ging durch Kauf, der aus allgemeinen betrieblichen Gründen erfolgte, am 1. Januar 1871 in das Eigenthum des Staates über.

7. Albertsbahn.

(Dresden-Tharandter Linie.)

Im Jahre 1852 hatten sich die Direktoren des Hänichener Steinkohlenbauvereins an die Königliche Staatsregierung mit dem Gesuche um Genehmigung zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Kohlenwerken des Plauenschen Grundes und der Stadt Dresden gewendet. Gleich damals faßte die Staatsregierung eine solche Bahn als den ersten Anfang einer erzgebirgischen Bahn von Dresden nach Freiberg auf und stellte die hiernach sich ergebenden Baubedingungen, darunter auch diejenigen der Führung nach Tharandt und des Rückkaufsrechts für den Staat.

Hierauf bildete sich am 11. August 1852 in Dresden ein Comité und am 4. Mai 1853 eine Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Bahn, nebst einigen nach den Kohlenschächten des Plauenschen Grundes führenden Zweigbahnen, deren Bau am 12. September 1853 begann. Unter dem Namen „Albertsbahn" wurde die Hauptbahn am 28. Juni 1855 eröffnet, während die Kohlenzweigbahnen, von denen die Döhlener Kohlenbahn 1883 wieder einging, in den Jahren 1855 bis 1857 in Betrieb genommen wurden. Zwei andere Kohlenbahnen wurden in den Jahren 1868 und 1875 erbaut.

Die Albertsbahn mündete in Dresden in einen besonderen Bahnhof (jetzt Kohlenbahnhof) ein und ward mit dem Ausschiffungsplatz an der Elbe durch eine Zweigbahn verbunden, auf welcher am 2. April 1856 der Betrieb eröffnet wurde. Als im Jahre 1865 der neue Güterbahnhof in Dresden-Altstadt entstanden war, erfolgte im Juni 1866 auch eine Verbindung der Albertsbahn mit diesem.

Schon beim Bau der Tharandt-Freiberger Bahn (siehe Nr. 12) kam die Erwerbung der Albertsbahn durch den Staat in Frage, doch erst während des Baues der Freiberg-Chemnitzer Staatsbahn (siehe Nr. 21), mit welcher die Verbindung der östlichen und westlichen Staatsbahnen erreicht wurde, kam dieser Ankauf zu Stande, der die Bahn am 1. Juli 1868 in das Eigenthum des sächsischen Staates brachte.

Vom 1. März 1869 ab wurde der Albertsbahnhof als Personenbahnhof geschlossen und der Personenverkehr in der Richtung nach und von Chemnitz auf dem böhmischen Bahnhofe abgefertigt.

8. Obererzgebirgische Bahn.

(Zwickau-Schwarzenberger Linie mit Zweigbahn Niederschlema-Schneeberg.)

Bereits im Jahre 1847 hatten Erörterungen über die Verbindung der Zwickauer Steinkohlengruben mit dem Bahnhofe in Zwickau stattgefunden, doch führten diese sowohl wie die späteren Bestrebungen, eine Actiengesellschaft für diese Eisenbahnverbindung zu gründen, zu keinem Ergebniß. Mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit, dem Zwickauer Kohlenbergbau einen nachhaltigen, der auswärtigen Concurrenz überlegenen Absatz zu sichern, beantragte die Königliche Staatsregierung am 8. Dezember 1851 die ständische Genehmigung zur Herstellung jener Eisenbahnverbindung auf Staatskosten. Der Betrieb auf dieser mit „Staatskohlenbahn" näher bezeichneten Strecke zwischen Zwickau und Bockwa wurde am 1. November 1854 eröffnet.

Inzwischen waren in Sachsen jene Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung gekommen, welche geeignet waren, Sachsens Stellung im internationalen Verkehre zu sichern und es galt nunmehr, anderen Theilen des Landes um ihrer selbst willen die Wohlthat der Eisenbahnverbindung zu verschaffen. Vor Allem war es das obere Erzgebirge, welches dieser Fürsorge sehr bedürftig war. Von den zunächst vorliegenden drei Projecten: Dresden-Freiberg, Chemnitz-Annaberg und Zwickau-Schwarzenberg entschied sich die Königliche Staatsregierung für das Letztere, da es am schnellsten ausführbar war; dies erwies sich aber um so nöthiger, als über das obere Erzgebirge eben wieder einer jener Nothstände hereingebrochen war, die dasselbe schon mehrfach heimgesucht hatten. Im Januar 1855 beantragte daher die Königliche Staatsregierung die ständische Zustimmung zu einer an die oben erwähnte Staatskohlenbahn bei Bockwa anschließenden und im Thale der Mulde und des Schwarzwassers aufwärts bis Schwarzenberg führenden Eisenbahn.

Der Bau begann am 15. Oktober 1855 und die Betriebseröffnung erfolgte am 15. Mai 1858.

Auf Andrängen der Städte Schneeberg und Neustädtel entschloß sich die Königliche Staatsregierung auch zur Ausführung einer in Niederschlema an die Schwarzenberger Bahn anschließenden, das volk- und gewerbreiche Thal bis Schneeberg durchziehenden Flügelbahn, deren Bau im September 1858 begann. Die Betriebseröffnung derselben erfolgte am 19. September 1859.

9. Chemnitz-Zwickauer Linie mit Flügelbahn Schönbörnchen-Gößnitz.

Zur Fortsetzung der Chemnitz-Riesaer Linie in der ursprünglich geplanten Weise nach Zwickau legte die Königliche Staatsregierung im Januar 1835 der Ständeversammlung ein Project zur Herstellung dieser Linie auf Staatskosten vor.

Zunächst boten die Verkehrsbeziehungen zum Auslande, noch vielmehr aber die Nothwendigkeit, das an Holz und Mineralien reichere Gebirge mit dem an Getreide gesegneteren Niederlande und mit der Elbe, sowie den bedeutendsten Fabrikdistrikt mit dem größten Kohlenrevier Sachsens zu verbinden, die Veranlassung zur endlichen Ausführung dieses Planes.

Für den Anschluß an die sächsisch-bayerische Linie kamen vornehmlich Zwickau und Gößnitz in Frage und da für den Anschluß an beiden Punkten gewichtige Gründe — für Zwickau die Abkürzung des großen Verkehrsweges von Nordost nach Südwest und des Kohlentransportweges zwischen Chemnitz und Zwickau, für Gößnitz die Abkürzung des Weges zwischen Chemnitz und Leipzig — sprachen, so wurde die Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz über Hohenstein und Glauchau nach Zwickau mit Flügelbahn von Schönbörnchen über Meerane nach Gößnitz beschlossen.

Der Bau dieser Linien begann am 25. Juni 1855 und die Eröffnung des Betriebes auf denselben erfolgte am 15. November 1858. Die Linien Riesa-Chemnitz und Chemnitz-Zwickau erhielten die gemeinsame Bezeichnung: „Niedererzgebirgische Linie".

Durch den Anschluß in Zwickau ward die Verbindung der im westlichen Theile Sachsens gelegenen Staatseisenbahnen unter sich hergestellt und damit trat die Verwaltungsorganisation in ein anderes Stadium. Mit vorgenanntem Eröffnungstage ward die Königliche Direktion der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn in Chemnitz aufgelöst und mit der Königlichen Direktion der sächsischen Staatseisenbahnen in Leipzig unter der Bezeichnung: „Königliche Direktion der westlichen Staatseisenbahnen" verbunden. Gleichzeitig erhielt die Staatseisenbahndirektion in Dresden die Benennung: „Königliche Direktion der östlichen Staatseisenbahnen". Beide Complexe waren nicht durch eigene Gleise verbunden. Diese Verbindung wurde von Dresden aus in der Richtung nach Chemnitz erst angestrebt.

10. Chemnitz-Würschnitzer Zweigbahn nebst Kohlenbahn.

(Wüstenbrand-Lugauer Linie.)

Im Dezember 1856 wurde einer Actiengesellschaft unter dem Namen: „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actiengesellschaft", welche sich am 17. November 1855 gebildet hatte, die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einem

Punkte der Chemnitz-Zwickauer Linie nach den Niederwürschnitzer Steinkohlenwerken mit Zweiggleisen und nach Befinden Fortsetzung der Hauptbahn bis Stollberg ertheilt. Die hiernach in den Jahren 1857 und 1858 von Wüstenbrand nach Lugau erbaute Bahn wurde am 15. November 1858 lediglich für den Güterverkehr gleichzeitig mit der Strecke Chemnitz-Zwickau eröffnet und auf Grund eines auf 20 Jahre abgeschlossenen Pachtvertrages von der sächsischen Staatsbahnverwaltung, unter Gewährung eines nach Maßgabe der beförderten Kohlenmenge berechneten sogenannten Scheffelgeldes an die Gesellschaft, betrieben.

Vom August 1862 an fand auch die Beförderung von Personen und Gepäck statt.

Auf den Weiterbau nach Stollberg hatte die Gesellschaft verzichtet.

Vor Ablauf des Pachtvertrages und nachdem durch den Bau der Linie St. Egidien-Stollberg völlig veränderte Verhältnisse eingetreten waren, beantragte die Königliche Staatsregierung bei den Ständen den Ankauf der Bahn, welchen die 2. Ständekammer jedoch ablehnte. Es mußte deshalb ein anderweiter Betriebsvertrag mit der Gesellschaft abgeschlossen werden, welcher auf 4 Jahre zu Stande kam.

Mit Rücksicht auf die zu erwartenden finanziellen Vortheile beantragte die Regierung im Dezember 1881 abermals die Ermächtigung zum Ankaufe der Bahn, welche die Ständekammern von 1881/82 ertheilten. Die Bahn ging hierauf am 1. Januar 1882 in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

11. Coswig-Meißner Zweigbahn.

Zur Ausführung einer schon zur Zeit der Anlegung der Leipzig-Dresdner Linie geplanten Verbindung der Stadt Meißen mit der Hauptbahn und zwar mit dem Anschlusse in Coswig wurden seiten der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft im Jahre 1858 die hierzu erforderlichen Maßnahmen eingeleitet.

Nachdem die Königliche Staatsregierung die Genehmigung zu diesem Vorhaben ertheilt hatte, begann der Bau durch die genannte Gesellschaft im Juli 1860 und am 1. Dezember desselben Jahres fand die Betriebseröffnung auf dieser Strecke statt; sie ging am 1. Januar 1876 mit den übrigen Linien des Leipzig-Dresdner Unternehmens durch Ankauf in das Eigenthum des sächsischen Staates über und bildet gegenwärtig einen Theil der Linie Coswig-Döbeln-Borsdorf (siehe Nr. 19).

12. Tharandt-Freiberger Linie.

Die Nothwendigkeit des Anschlusses der Stadt Freiberg an das Eisenbahnnetz, sowie der Erweiterung des Absatzgebietes des Kohlenbergbaues im Plauenschen

Grunde nach Westen und Schaffung besserer Verkehrsmittel zur Hebung des Freiberger Bergbaues bot der Königlichen Staatsregierung bereits im Jahre 1855 den Anlaß, die Fortführung der Albertsbahn von Tharandt nach Freiberg in's Auge zu fassen. Die Ständeversammlung lehnte aber damals die Ausführung dieses Projectes hauptsächlich mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse ab. Die Staatsregierung legte jedoch im Jahre 1858 das Project den Ständen abermals vor. Von den verschiedenen Richtungslinien wurde diejenige durch das Weißeritz- und Serrenbachthal als kürzeste und billigste erkannt und hiernach die Linie nebst einer Zweigbahn nach Halsbrücke unterm 22. Juli 1858 von den Ständen genehmigt. Diese Zweigbahn ist jedoch damals nicht ausgeführt worden.

Von den Ersparnissen, welche beim fiskalischen Hüttenbetriebe aus der billigeren Zufuhr der Erze und Kohlen entstehen würden, beschloß die Königliche Staatsregierung, einen Theil zur Verzinsung des Anlagekapitales dieser Bahn zu verwenden. Nach einigen Jahren thatsächlicher Ausführung wurde diese Bestimmung wieder aufgehoben.

Die Bahn, deren Bau am 13. September 1859 begann, wurde in Rücksicht auf ihre künftige Bedeutung als Mittelglied einer wichtigen Durchgangslinie, wie sie es auch später geworden ist, zweigleisig angelegt. Am 11. August 1862 ward sie dem Verkehre übergeben.

13. Priestewitz-Großenhainer Zweigbahn.

Zum Zwecke des Anschlusses der Stadt Großenhain an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei Priestewitz hatte sich im Jahre 1861 in Großenhain eine Actiengesellschaft für Herstellung einer Zweigbahn gebildet.

Dieses Vorhaben ward von der Königlichen Staatsregierung im Jahre 1862 genehmigt und bereits am 14. Oktober desselben Jahres konnte diese Zweigbahn dem Verkehre übergeben werden.

Den Betrieb leitete das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie für Rechnung der Eigenthümerin.

Da die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie lebhaftes Interesse an der Fortsetzung dieser Zweigbahn hatte, so betheiligte sie sich im Jahre 1868 finanziell an dem Cottbus-Großenhainer Eisenbahn-Unternehmen und führte auch die Strecke von Großenhain bis Ortrand, die sie später wieder abgetreten hat, auf eigene Rechnung aus. Da aber die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die Betriebsleitung auf der Cottbus-Großenhainer Bahn vertragsmäßig übernommen hatte, so fand sie sich veranlaßt, die Priestewitz-Großenhainer Bahn am 1. Juli 1869 anzu-

kaufen. Dieselbe ging mit den übrigen Linien der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie am 1. Januar 1876 in das Eigenthum des Staates über.

14. Greiz-Brunner Linie.

Zur Verbindung der Stadt Greiz mit der sächsisch-bayerischen Staatseisenbahn bildete sich im Jahre 1864 die „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", welche in demselben Jahre die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Greiz nach Brunn erhielt.

Um die Errichtung einer besonderen Station in Brunn zu umgehen, gestattete die Königliche Staatsregierung die Mitbenutzung der Gleise der sächsisch-bayerischen Linie zwischen Brunn und Neumark.

Die Bahn, deren Bau im Herbste 1864 begann, wurde am 23. Oktober 1865 dem Verkehre übergeben und von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft mitbetrieben.

Als im Jahre 1875 die sächsisch-thüringische Eisenbahn (siehe Nr. 32) erbaut worden war, erschien der selbstständige Fortbestand dieser kurzen Verbindungslinie der Gesellschaft nicht mehr vortheilhaft, wie denn auch schon bei der Concessionirung der sächsisch-thüringischen Gesellschaft dieselbe verpflichtet worden war, die Greiz-Brunner Bahn unter gewissen Bedingungen zu erwerben. Nachdem jedoch wegen des Ankaufes der ersteren Bahn mit dem sächsischen Staate Unterhandlungen eingeleitet worden waren, bot auch die Greiz-Brunner Gesellschaft ihre Bahn demselben zum Kaufe an und mit Rücksicht auf die zu erwartenden betrieblichen Vortheile wurde der Ankauf beschlossen. Die Bahn ging am 1. Januar 1876 in das Eigenthum des Staates über.

Nach Vollendung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Greiz wurde der ältere Bahnhof als solcher eingezogen und in eine Ladestelle für beschränkten Güterverkehr verwandelt. Am 1. Oktober 1886 erfolgte die Wiedereröffnung desselben als Haltestelle für den Personenverkehr.

Die Herstellung eines besonderen Gleises für die Strecke Brunn-Neumark, welche sich in Folge des außerordentlich lebhaften Verkehres auf der sächsisch-bayerischen Linie erforderlich machte, kam in den Jahren 1885 und 1886 zur Ausführung und vom 19. Mai 1886 an in Betrieb.

15. Voigtländische Bahn.

(Herlasgrün-Egerer Linie.)

Eine Verbindung der westlichen Staatseisenbahnen durch das Voigtland mit Böhmen war schon wiederholt Gegenstand der Erwägungen gewesen, als im

Jahre 1861 die bayerische Ostbahngesellschaft eine Verbindung ihrer Bahnen von Regensburg aus über Eger mit den sächsischen Staatsbahnen plante.

Mit Rücksicht auf die ganz erheblichen Vortheile, welche aus einer solchen Verbindung den sächsischen Interessen erwachsen mußten und auf die Bedeutung derselben als Durchgangslinie für den Verkehr zwischen Thüringen und dem Norden Deutschlands einer-, sowie Süddeutschland und Böhmen andererseits, trat die Königliche Staatsregierung dem Projecte näher und beantragte für den Fall des Zustandekommens des ganzen Unternehmens bei der Ständeversammlung die Ermächtigung zum Bau einer Bahn von Plauen nach Eger beziehentlich bis zur Landesgrenze gegen Asch auf Staatskosten. Die Ständeversammlung ermächtigte hierauf die Königliche Staatsregierung unter derselben Voraussetzung, eine Bahn von einem noch näher zu bestimmenden Punkte der sächsisch-bayerischen Linie bis an die Landesgrenze zwischen Elster und Asch zu erbauen und falls die Hauptlinie so gelegt werden müßte, daß dadurch eine vortheilhafte Benutzung derselben für die Städte Lengenfeld, Treuen, Auerbach und Falkenstein unmöglich werde, die Ausführung einer Seitenbahn nach den genannten Städten zu erwägen.

Von Anfang an war Plauen als Anschlußpunkt in Aussicht genommen, weil die Linie von Herlasgrün für den Betrieb zu ungünstig erschien. Da jedoch bei Berathung der Sache wiederholt die Nothwendigkeit betont worden war, die Bahnlinie so zu wählen, daß ihre Kosten auch der inländischen Industrie und dem inneren Verkehre Sachsens selbst entsprechenden Nutzen gewährten, so ließ die Königliche Staatsregierung weitere technische Erörterungen anstellen, welche die Thunlichkeit des Anschlusses der Linie in Herlasgrün statt in Plauen ergaben. Dabei hatte sich auch als zweckmäßig herausgestellt, die Bahnlinie über Brambach, anstatt in der Richtung auf Asch zu leiten. Dagegen führten die Verhandlungen mit der bayerischen Ostbahngesellschaft zunächst noch zu keinem Ergebniß, so daß die Staatsregierung mit der Stadtgemeinde Eger ein Abkommen traf, nach welchem sich dieselbe zum Bau der in Böhmen gelegenen Bahnstrecke auf ihre Kosten verpflichtete. Der sächsische Staat war jedoch in der Folge genöthigt, die ganze Linie bis nach Eger auf seine Kosten zu erbauen. Die ständische Genehmigung hierzu war bereits im Voraus ausgesprochen worden.

Der Bau der Linie begann am 24. August 1863, die Betriebseröffnung derselben erfolgte am 1. November 1865.

Die Theilstrecke Oelsnitz-Eger bildet seit 1. November 1874 einen Theil der Betriebslinie Plauen-Eger (siehe Nr. 29) und die Strecke Herlasgrün-Falkenstein-Oelsnitz wird seit jener Zeit gesondert betrieben.

16. Gößnitz-Geraer Linie.

Im Jahre 1863 erhielt eine Actiengesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche die Städte Gera, Ronneburg, Schmölln und eine sehr fruchtbare Landschaft mit der sächsisch-bayerischen Staatsbahn in Gößnitz verbinden sollte.

Diese Bahn, zu deren Baukosten der Altenburgische Staat einen Beitrag von 750 000 Thaler geleistet hatte, wurde von Anfang an als eine direkte Fortsetzung der Gößnitz-Glauchauer Flügelbahn betrachtet und deshalb auch ganz nach sächsischen Normalien erbaut; sie wurde auch vom Tage der Betriebseröffnung, den 28. Dezember 1865 ab, von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft betrieben. Die Königliche Staatsregierung war überdies mit 369 000 Thaler für Beschaffung der Transportmittel nach Maßgabe des Kostenanschlages am Erträgnisse der Bahn betheiligt.

Mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse, wie sie durch den weiteren Ausbau des Bahnnetzes geschaffen worden waren, bot die Gesellschaft im Jahre 1877 die Bahn dem Königlich sächsischen Staatsfiskus zum Kauf an, und da Betriebsrücksichten und eisenbahnpolitische Gründe für einen solchen Ankauf sprachen, so wurde derselbe auch beschlossen. Die Bahn ging hiernach mit Einwilligung der Regierungen des Herzogthums Sachsen-Altenburg und des Fürstenthums Reuß jüngere Linie am 1. Januar 1878 in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

17. Chemnitz-Annaberger Linie.

Bereits im Jahre 1854 beschäftigte die Einbeziehung des oberen Erzgebirges in das Eisenbahnnetz Regierung und Stände.

Unter den bezüglichen Projecten befand sich auch der Anschluß von Annaberg, welcher schon damals in der Richtung nach Schwarzenberg oder nach Chemnitz in Frage kam.

Vom Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrsinteressen mußte die Wahl auf den Anschluß in der Richtung nach Chemnitz fallen. Für diese Richtung kamen im Jahre 1860 zwei Projecte in Frage, von denen das eine über Thum und Ehrenfriedersdorf, das andere im Zschopauthale entlang führte. Die größere industrielle Bedeutung des Letzteren führte zur Wahl der Linie von Annaberg über Wolkenstein, Zschopau und Flöha nach Chemnitz, deren Bau am 3. September 1862 begann. Die Eröffnung des Betriebes auf derselben erfolgte am 1. Februar 1866.

18. Borna-Kieritzscher Linie.

Zur Erlangung eines direkten Anschlusses der Stadt Borna an das Eisenbahnnetz erwarb im Jahre 1865 die Stadtgemeinde daselbst die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Borna über Lobstädt nach Kieritzsch.

Die im Oktober 1865 im Bau begonnene Bahn wurde am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergeben, welchen die Staatseisenbahnverwaltung in Leipzig, gegen Ueberlassung eines vereinbarten Theiles der Betriebseinnahme zur Deckung der Betriebskosten, führte.

Diese Bahn wurde als ein Theil der später ausgeführten Chemnitz-(Kieritzsch)-Leipziger Linie (siehe Nr. 23) am 1. Oktober 1870 von der Königlichen Staatsregierung angekauft.

19. Borsdorf-Döbeln-Meißner Linie.

Auf Anregung des Stadtrathes in Grimma wurden im Dezember 1861 durch das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie Verhandlungen zur Herstellung einer Eisenbahn von Borsdorf nach Grimma eröffnet. Inzwischen war auch ein Comité für eine direkte Leipzig-Grimma-Döbelner Bahn in Thätigkeit getreten.

Der von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie im November 1863 nachgesuchten Genehmigung zum Bau der Zweigbahn Borsdorf-Grimma gegenüber verhielt sich die Königliche Staatsregierung vorläufig ablehnend, da dieselbe beabsichtigte, eine Reihe von Projecten an die nächste Ständeversammlung zu bringen, welche mit dem Vorhaben der genannten Compagnie in naher Verbindung standen. Die Angelegenheit blieb daher ruhen, bis die Veröffentlichung des im Mai 1864 an die Stände gerichteten Königlichen Decrets erfolgte, wodurch sich die Sachlage vollständig veränderte, denn darin war der Bau von Bahnlinien vorgeschlagen, die sich als von weitgehender Wirkung auf die Interessen der Compagnie erwiesen. Insbesondere beantragte die Königliche Staatsregierung die Genehmigung zur Concessionsertheilung an diejenigen Comités, welche sich zur Ausführung der Linien Chemnitz-Leipzig, Döbeln-Leipzig und Döbeln-Nossen-Dresden gebildet hatten. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie war dadurch Unternehmungen gegenüber gestellt, die theils als vielversprechende Anschlüsse und Erweiterungen ihrer Bahn sich darstellten, theils aber auch als in deren Verkehrsgebiet mächtig eingreifend oder als drohende Concurrenzrouten erschienen.

Inzwischen war bereits auf Anregung des Stadtrathes in Meißen in Anbetracht der Bedeutung und Entwickelungsfähigkeit des Triebischthalverkehres die An-

lage einer Eisenbahn von Meißen nach Nossen und eventuell weiter nach Döbeln von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in's Auge gefaßt worden.

Aus diesen Vorgängen entwickelte sich diese Linie, zu deren Ausführung die mehrgenannte Compagnie im Jahre 1864 die erbetene Concession erhielt.

Der Bau begann am 14. August 1865 bei Borsdorf. Die Eröffnung des Betriebes erfolgte theilweise und zwar auf den Strecken:

Borsdorf-Grimma	am 14. Mai	1866.
Grimma-Leisnig	„ 27. Oktober	1867.
Leisnig-Döbeln	„ 2. Juni	1868.
Döbeln-Nossen	„ 25. Oktober	1868.
Nossen-Meißen	„ 22. Dezember	1868.

20. Zittau-Großschönauer Linie.

Im Jahre 1862 suchten mehrere Lausitzer Gemeinden um Herstellung einer Eisenbahn von Zittau nach Großschönau und beziehentlich Warnsdorf auf Staatskosten nach, welchem Gesuche damals wegen anderweiter Inanspruchnahme der Staatsmittel nicht entsprochen werden konnte. Dieser Plan wurde jedoch in den nächsten Jahren wieder aufgenommen, da die Unterstützung der Lausitzer Fabrikorte durch möglichst billige Zufuhr der Baumaterialien, Rohstoffe und Kohlen immer nothwendiger wurde, wenn nicht die dortige Industrie fremder Concurrenz erliegen sollte.

Die Ständeversammlung ermächtigte daher die Regierung im August 1864 zur Ausführung einer eingleisigen Bahn von Zittau nach Großschönau unter Benutzung des Unterbaues der Löbau-Zittauer Linie von Zittau bis zur Abzweigung bei Scheibe, deren Bau im April 1866 in Angriff genommen, durch die Kriegsereignisse dieses Jahres aber aufgehalten wurde. Die Betriebseröffnung erfolgte am 2. Januar 1868.

Die Fortsetzung der am 15. August 1871 eröffneten Strecke von Großschönau nach Warnsdorf steht im Zusammenhange mit den südlausitzer Linien (siehe Nr. 25).

21. Freiberg-Flöha-Chemnitzer und Niederwiesa-Hainichener Linie.

Nachdem bereits im Jahre 1843 Regierung und Stände mit dem Eisenbahnprojecte Dresden-Freiberg-Chemnitz-Zwickau sich beschäftigt hatten, ließ im Jahre 1849 die Königliche Staatsregierung technische Vorerörterungen über die Ausführbarkeit einer Bahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz, sowie über deren Fortsetzung nach Zwickau zum Anschlusse an die sächsisch-bayerische Bahn anstellen,

um eine Eisenbahnverbindung von Görlitz bis Hof in der Richtung der sogenannten alten Heerstraße zwischen dem Osten und Westen in Mitteldeutschland herzustellen. Wenn auch die technische Ausführbarkeit nachgewiesen war, so schienen doch die aufzuwendenden Baukosten so hoch und die Betriebsschwierigkeiten so groß, daß das Project einstweilen ruhen blieb.

Als die Bahnstrecke Chemnitz-Zwickau 1854—1858 zur Ausführung kam und eine Privatbahngesellschaft die Bahn von Dresden nach Tharandt in derselben Zeit gebaut hatte, nahmen Privatcomités diesen Plan wieder auf, jedoch ohne Erfolg. Als aber 1862 auch der Bau der Tharandt-Freiberger Bahn vollendet worden war, brachten dringende Anträge der betheiligten Städte und Landschaften auch dieses Vorhaben wieder in Anregung und die Regierung legte im Mai 1864 den Ständen ausführliche Erörterungen vor, welche der Richtungslinie über Freiberg-Hainichen-Frankenberg-Chemnitz in finanzieller, technischer und wirthschaftlicher Beziehung den Vorrang vor derjenigen über Oederan und Großhartmannsdorf einräumten. Die Stände gaben indeß dem kürzeren Wege über Oederan den Vorzug und ermächtigten die Regierung im August 1864 zum Bau dieser Bahn mit dem Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn bei Flöha, sowie einer Zweigbahn von Niederwiesa über Frankenberg nach Hainichen.

Der im Jahre 1866 begonnene, jedoch durch die Kriegsereignisse aufgehaltene Bau wurde im Frühjahr 1869 beendet und die Bahn am 1. März 1869 gleichzeitig mit der Zweigbahn Niederwiesa-Hainichen dem Betriebe übergeben.

Zur Aufnahme des Dresden-Chemnitzer Verkehres ward die eingleisige Strecke der Chemnitz-Annaberger Linie zwischen Chemnitz und Flöha durch Verbreiterung des Bahndammes in eine zweigleisige Strecke verwandelt.

Mit dem Anschlusse in Flöha, dem die Erwerbung der vormaligen Albertsbahn vorausgegangen war, wurde die Verbindung zwischen den Gebieten der beiden Staatseisenbahndirektionen in Dresden und Leipzig hergestellt und die Zusammenlegung beider Verwaltungen eingeleitet. Ende Juni 1869 wurden dieselben aufgelöst und am 1. Juli die „Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen" errichtet. Damit beginnt die neuere Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen. Der Umfang des gesammten Staatsbahnnetzes betrug damals 811,51 Kilometer oder rund 33 Prozent der gegenwärtigen Länge desselben.

22. Radeberg-Kamenzer Linie.

Nachdem die Städte Kamenz und Pulsnitz wiederholt den Anschluß an das Eisenbahnnetz auf dem Wege des Privatbaues erstrebt, die Königliche Staatsregierung

auch im Dezember 1866 die Ermächtigung zur Bewilligung der Expropriation für eine solche Bahn bei den Landständen beantragt hatte, ermächtigten die Letzteren im Mai 1868 die Staatsregierung zur Erbauung einer Bahn von Radeberg über Pulsnitz nach Kamenz beziehentlich bis zur preußischen Grenze auf Staatskosten.

Der Bau dieser Linie begann am 30. März 1869, ihre Betriebseröffnung erfolgte von Radeberg bis Kamenz am 1. Oktober 1871. Die Fortsetzung von Kamenz bis zur Landesgrenze bei Straßgräbchen begann im März 1872; am 1. Februar 1874 ward diese Strecke dem Verkehre übergeben und gleichzeitig an die Berlin-Görlitzer Eisenbahnverwaltung verpachtet. In dieses Pachtverhältniß ist später die Königlich preußische Staatseisenbahnverwaltung eingetreten.

Seit Eröffnung der Pirna-Arnsdorfer Verbindungsbahn im Oktober 1875 (siehe Nr. 35) bildet diese Linie einen Theil der Pirna-Kamenzer Betriebslinie. Durch den hierdurch veränderten Anschluß bei Arnsdorf ist die zwischen jenem Punkte und der alten Abzweigung von der sächsisch-schlesischen Linie gelegene 0,91 Kilometer lange Strecke außer Betrieb gesetzt worden.

23. Chemnitz-[Kieritzsch]-Leipziger Linie mit Zweigbahnen Rochlitz-Narsdorf-Penig und Limbach-Wittgensdorf.

Zur Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig, als die über Gößnitz bestehende, ermächtigte die Ständeversammlung im Jahre 1868 die Königliche Staatsregierung zur Erbauung einer Bahn über Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau zum Anschlusse an die sächsisch-bayerische Linie und von Zweigbahnen nach Limbach, Rochlitz und Penig. Dagegen vermochten sich die Ständekammern darüber nicht zu einigen, ob die Bahn weiter über Borna nach Kieritzsch oder über Lausigk nach Leipzig geführt werden sollte und überließen der Staatsregierung die weitere Entschließung, indem sie ihr im Falle des Anschlusses in Kieritzsch die Ermächtigung zum Ankauf der Borna-Kieritzscher Privatbahn ertheilten.

Da mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der von der Bahn zu durchschneidenden Landestheile keiner der beiden Linien ein Uebergewicht über die andere zugestanden werden konnte, so ließ die Königliche Staatsregierung lediglich die Höhe des erforderlichen Aufwandes entscheiden und demgemäß die kürzere und auch selbst mit Einrechnung der Kosten zur Erwerbung der Borna-Kieritzscher Bahn billigere Linie über Narsdorf-Geithain-Borna ausführen.

Im Frühjahr 1869 begann der Bau und am 8. April 1872 erfolgte die Eröffnung des Betriebes gleichzeitig auf der Haupt- und den Zweigbahnen.

Während des Baues der Chemnitz-Bornaer Strecke ward die am 1. Oktober 1870 angekaufte Borna-Kieritzscher Privatbahn auf Rechnung der Staatseisenbahnbauverwaltung betrieben.

24. Sächsisch-böhmische Verbindungsbahn.

(Annaberg-Weiperter Linie.)

In dem zwischen Oesterreich und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrage vom 29. September 1869 wurde unter Anderem die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Komotau und Annaberg über Weipert zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Linie vereinbart, wobei der sächsische Staat sich verpflichtete, einer sich rechtzeitig bildenden Gesellschaft die Concession zum Bau der sächsischen Strecke zu ertheilen, und wenn eine solche Gesellschaft nicht zu Stande käme, die Bahn auf Staatskosten auszuführen. Der letztere Fall trat nicht ein, denn unterm 19. April 1870 wurde der inzwischen entstandenen Gesellschaft der „Sächsisch-böhmischen Verbindungsbahn Annaberg-Weipert" Concession zum Bau dieser Verbindungsbahn, welche dem Zschopauthale und dem ganzen Gebirge zwischen Flöha und der Landesgrenze mit seiner reich entwickelten Industrie den billigeren Bezug der böhmischen Braunkohle und sonstigen Producte ermöglichen sollte, ertheilt.

Die im Spätherbst 1869 im Bau begonnene Linie, deren Betrieb die sächsische Staatseisenbahnverwaltung gegen einen Antheil von 50 Prozent an den Betriebserträgnissen übernahm, wurde am 3. August 1872 dem Verkehr eröffnet.

Die kurze Strecke von der sächsisch-böhmischen Landesgrenze bis zum Bahnhofe Weipert wurde von der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft gebaut und von der Annaberg-Weiperter Gesellschaft erpachtet. Dagegen ist der Bahnhof Weipert gemeinsames Eigenthum beider Verwaltungen.

Nach Eröffnung der Chemnitz-Komotauer Bahn (siehe Nr. 31) verlor die Bahn einen großen Theil ihres Verkehres; die Gesellschaft gerieth in finanzielle Schwierigkeiten und bot deshalb dem sächsischen Staate die Bahn zum Kauf an. Der Kaufvertrag kam darauf zu Stande und die Bahn ging am 1. Juli 1878 in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

25. Südlausitzer Bahnen.

(Löbau-Ebersbacher, Großschönau-Warnsdorf-Eibauer, Eibau-Wilthener, Wilthen-Neustadt-Dürrröhrsdorfer und Wilthen-Bautzener Linien.)

Schon im Jahre 1864, als die Erbauung einer Bahn von Zittau nach Großschönau beschlossen wurde, kam die Weiterführung dieser Bahn entlang der böhmischen

Grenze zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Linie zur Anregung und Verhandlung. Regierung und Stände waren darüber einig, daß diese später auch als „Gürtelbahn für die südliche Lausitz" bezeichnete Bahn für die weitere Entwickelung der Lausitzer Industrie von hoher Bedeutung sei.

Im Februar 1868 legte die Königliche Staatsregierung den Ständen das Ergebniß der über das Project angestellten Erörterungen vor. Dieselben erstreckten sich auf mehrere Linien mit und ohne Berührung österreichischen Gebietes und mit Anschlüssen an die sächsisch-schlesische Bahn in Bischofswerda oder Fischbach einerseits und an die sächsisch-böhmische Bahn in Niedersedlitz oder Pirna andererseits, sowie auf eine Zweigbahn von der südlausitzer Bahn in der Richtung nach Löbau und einer solchen nach Bautzen.

Hierauf beantragten die Stände unterm 28. Mai 1868 zunächst die Erbauung einer Bahn von Großschönau über Warnsdorf und Seifhennersdorf durch die südliche Lausitz bis Sohland nebst Zweigbahn in der Richtung nach Löbau, sodann aber unterm 23. Februar 1870 den Bau einer Bahn von Sohland über Neustadt nach der Elbe bei Pirna und nach der sächsisch-schlesischen Staatsbahn an einem mit besonderer Rücksicht auf die Einmündung der Radeberg-Kamenzer Bahn zu wählenden Punkte auf Staatskosten, sowie die Concessionirung der Linie Schandau-Bautzen an einen Privatunternehmer mit Inaussichtstellung von Staatsbeihilfe zur Errichtung einer Elbbrücke bei Schandau.

Die Fortsetzung der Linie von Großschönau nach Warnsdorf begann im Mai 1870, nachdem die Anschlußverhältnisse in Warnsdorf und die Durchschneidung von österreichischem Staatsgebiet durch Verträge geregelt und festgestellt worden waren. Die Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke erfolgte am 15. August 1871.

Der weitere Ausbau der südlausitzer Staatsbahnen begann am 14. August 1871 mit der Zweiglinie Ebersbach-Löbau, und am 19. Juli 1872 mit der Hauptbahn Warnsdorf-Sohland; erstere wurde am 1. November 1873, von letzterer am 1. November 1874 die Strecke Ebersbach-Seifhennersdorf, am 1. Mai 1875 die Strecke Ebersbach-Sohland und am 15. September 1876 erst die durch vielfache Schwierigkeiten bei der Grunderwerbung im Baue aufgehaltene Strecke Seifhennersdorf-Warnsdorf dem Betriebe übergeben.

Der Bahnhof Warnsdorf ist Eigenthum der böhmischen Nordbahngesellschaft, während in dem dicht an die Grenze gelegten sächsischen Bahnhofe Ebersbach die böhmische Nordbahn ohne vorherige Berührung sächsischen Gebietes sich anschließt.

Die Strecke Neustadt-Dürröhrsdorf ward am 1. Juli 1877 und die Strecke Neustadt-Wilthen-Sohland am 1. September desselben Jahres eröffnet.

Die Ausführung der Strecke Wilthen-Bautzen als ein Glied der Schandau-Bautzner Linie wurde im Jahre 1873 beschlossen, nachdem die Bemühungen, für letztere eine Privatgesellschaft zu begründen, erfolglos geblieben waren. Der Bau dieser Strecke begann im April 1875 und die Eröffnung des Betriebes auf derselben erfolgte ebenfalls am 1. September 1877.

26. Nossen-Freiberger Linie.

Mit der Herstellung einer Eisenbahn von Nossen nach Freiberg, für welche sich die Stadt Freiberg dringend verwendete, beschäftigte sich bereits der Landtag von 1868. Noch in demselben Jahre bildete sich ein Comité für den Bau einer Eisenbahn von Dux zum Anschlusse an das sächsische Bahnnetz in Klingenberg und beziehentlich Freiberg.

Im Jahre 1870 ermächtigten die Stände die Königliche Staatsregierung zur Concessionirung der Bahnlinien Nossen-Freiberg und Freiberg-Landesgrenze.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erkannte bald, daß hierdurch die Verkehrsinteressen ihrer Bahnlinien lebhaft berührt werden würden. Denn wenn die geplante Verbindung, die einen neuen Absatzweg direkt aus dem böhmischen Braunkohlenbecken schaffen sollte, von anderer Seite aufgenommen und ausgeführt wurde, so konnte eine Ablenkung des Braunkohlenverkehres, der den Leipzig-Dresdner Linien bisher von Bodenbach zugeführt wurde, leicht erfolgen. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erbat und erhielt daher die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Nossen-Freiberg im Jahre 1871, wobei sie den Bau der Strecke Freiberg-Landesgrenze für die Zeit in Aussicht nahm, zu welcher auch der Anschluß vom Dux-Brüxer Kohlenbecken her gesichert sein würde (siehe Nr. 37).

Der Bau der Strecke Nossen-Freiberg begann den 24. Januar 1872 und die Betriebseröffnung erfolgte am 15. Juli 1873. Die später einen Theil der Betriebslinie Nossen-Moldau bildende Bahn ging vom 1. Januar 1876 ab mit dem gesammten Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmen in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

27. Hainichen-Roßweiner Linie.

Im Jahre 1868 baten die Stadträthe zu Frankenberg, Hainichen und Roßwein um die Ausführung einer diese Städte berührenden Eisenbahnverbindung zwischen der Niederwiesa-Hainichener und der Leipzig-Döbeln-Dresdner Bahn auf Staatskosten.

Nachdem im Jahre 1869 die Vorarbeiten gestattet worden waren, bildete sich im Jahre 1871 ein Consortium, welches jedoch zu Gunsten eines Bankhauses auf das Unternehmen verzichtete. Der hierauf von diesem Hause begründeten Eisenbahngesellschaft wurde die Concession zum Bau der Linie ertheilt. Letzterer begann im Sommer 1872.

Der am 28. August 1874 eröffnete Betrieb wurde für Rechnung der Gesellschaft von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen.

Da die Betriebseinnahmen die Betriebskosten nicht deckten, die Ausfälle aber von der Gesellschaft nicht aufgebracht werden konnten, so bot Letztere, nachdem ihr auch der Betriebsvertrag gekündigt worden war, die Bahn dem Staate zum Kauf an, worauf die Erwerbung derselben durch den sächsischen Staat unterm 10. August 1876 erfolgte.

28. Gaschwitz-Meuselwitzer Linie.

Nachdem die Städte Zwenkau, Groitzsch, Lucka und Meuselwitz die Erlangung einer Eisenbahnverbindung seit dem Jahre 1869 erstrebt hatten, bildete sich im Jahre 1872 die „Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft", welche die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gaschwitz nach Meuselwitz zur Verbindung der vorgenannten Städte erhielt.

Der Bau dieser Bahn, welche auch den Kohlen des Meuselwitzer Reviers einen Absatzweg schaffen sollte, begann hiernach im August 1872 und am 7. September 1874 wurde dieselbe dem Betriebe übergeben, dessen Leitung die sächsische Staatseisenbahnverwaltung auf Rechnung der Eigenthümerin übernahm.

Als im Jahre 1884 die Ausführung einer Bahn von Meuselwitz nach Ronneburg beschlossen worden und die Nothwendigkeit hervorgetreten war, dieser neuen Linie eine im Besitze des sächsischen Staates befindliche Fortsetzung nach Norden zum Anschlusse an die sächsisch-bayerische Bahn zu geben, ließ die sächsische Staatsregierung Vorarbeiten für eine Linie Meuselwitz-Kieritzsch vornehmen und beantragte im Jahre 1885 die ständische Einwilligung zum Bau derselben, nachdem die mit der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft wegen Erwerbung ihrer Bahn eingeleiteten Verhandlungen erfolglos geblieben waren. Bevor jedoch die geplante Bahn zur Genehmigung kam, führten anderweite Anerbietungen der Gesellschaft zum definitiven Abschluß des Ankaufes ihrer Bahn, nach welchem dieselbe am 1. Januar 1886 in das Eigenthum des sächsischen Staates überging.

29. Plauen-Oelsnitzer Linie.

Für die voigtländische Eisenbahn hatte die Königliche Staatsregierung ursprünglich den Anschluß in Plauen in Aussicht genommen und erst später, den Wünschen der Landstände entsprechend, den Anschluß in Herlasgrün gewählt.

Schon alsbald nach Fertigstellung dieser Bahn erneuerten sich jedoch die Anträge namentlich von Seiten der Stadt Plauen auf Herstellung der Linie Plauen-Oelsnitz, welche den Weg nach Eger um 1¼ Meile abkürzte und außerdem eine angemessene Verbindung der Hauptstadt des Voigtlandes mit ihrem Hinterlande bezweckte.

Die in Folge dessen während des Landtages im Jahre 1868 zwischen Regierung und Ständen gepflogenen Verhandlungen führten zu dem Antrage der Letzteren auf Erbauung einer zweigleisigen Eisenbahn von Plauen nach Oelsnitz.

Nachdem die vorhandenen technischen Vorarbeiten einer Revision unterworfen worden waren, worüber die Königliche Staatsregierung im Oktober 1869 den Ständen weitere Mittheilung hatte zugehen lassen, begann der Bau im Oktober 1871. Die Betriebseröffnung erfolgte am 1. November 1874.

30. Muldenthalbahn.

(Glauchau-Wurzener Linie.)

Im Jahre 1860 bildete sich in Penig ein Centralcomité zur Erbauung einer Eisenbahn von Glauchau nach Wurzen.

Die Ständeversammlung ertheilte 1864 die Ermächtigung zur Anwendung des Expropriationsgesetzes für eine Bahn von Leipzig nach dem Muldenthale mit den beiden Endpunkten Leipzig und Chemnitz und da diese nicht zu Stande gekommen, 1868 dieselbe Ermächtigung für eine Eisenbahn im Muldenthale von Glauchau über Wurzen bis zur sächsisch-preußischen Landesgrenze, sowie, wenn auch diese nicht zur Ausführung kommen sollte, die Ermächtigung zur Fortsetzung der Narsdorf-Rochlitzer Zweigbahn von Rochlitz aus über Colditz zum Anschlusse an die Leipzig-Döbeln-Dresdner Linie bei Großsermuth auf Staatskosten.

Indessen war rechtzeitig eine Gesellschaft entstanden, welcher unterm 29. April 1872 die Concession für den Bau und Betrieb der Muldenthalbahn ertheilt werden konnte. Dieselbe beschränkte den im September 1873 in Angriff genommenen Bau jedoch auf die Strecke Glauchau-Wurzen, da die Fortsetzung der Bahn jenseits der Landesgrenze noch nicht gesichert erschien.

Ursprünglich hatte die Gesellschaft die Absicht, die Staatsbahnstrecke Penig-Narsdorf-Rochlitz anzukaufen und als Theilstrecke zu benutzen, der ungünstigen Steigungen jener Linie wegen gab sie aber diese Absicht auf und wählte dafür die Thalstrecke Penig-Rochsburg-Rochlitz. Die Betriebseröffnung erfolgte auf den Strecken Glauchau-Penig am 10. Mai 1875, Rochlitz-Großbothen am 9. Dezember 1875, Penig-Rochlitz am 29. Mai 1876 und Großbothen-Wurzen am 30. Juni 1877.

Hierdurch wurde eine zum Theil sehr dicht bevölkerte und industrielle Gegend und gleichzeitig ein durch landschaftliche Reize besonders bevorzugter Landestheil erschlossen.

Finanzielle Schwierigkeiten, welche auch die Fortsetzung der Bahn nach Eilenburg und Wittenberg verhinderten, hatten zur Folge, daß die Gesellschaft die Bahn dem sächsischen Staate zum Kauf anbot. Nachdem derselbe zu Stande gekommen war, wurde die Bahn am 1. August 1878 von der Königlichen Staatsregierung übernommen.

Die direkte Einführung der Bahn in den Südbahnhof in Wurzen und die Aufhebung des besonderen Muldenthalbahnhofes daselbst erfolgte am 15. Oktober 1879.

31. Chemnitz-Komotauer Bahn.

(Flöha-Reitzenhainer Linie mit Zweigbahn Pockau-Olbernhau.)

Die erste Anregung zum Bau einer das Flöhathal erschließenden Eisenbahn erfolgte bereits Ende der fünfziger Jahre.

Im Landtage 1868 kamen mehrfache Projecte für eine solche Bahn zur Verhandlung, für welche Privat-Comités zusammengetreten waren. Doch kam es erst im Jahre 1871 zur Bildung einer Gesellschaft, welcher der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Flöha nach Reitzenhain zum Anschluß an die Buschtèhrader Bahn nach Komotau und einer Zweigbahn von Pockau nach Olbernhau concessionirt werden konnte.

Der Bau dieser Bahn wurde im Februar 1872 begonnen; sie ward auf den Strecken Flöha-Marienberg und Pockau-Olbernhau am 24. Mai 1875, auf der Strecke Marienberg-Reitzenhain am 12. Juli 1875 in Betrieb genommen.

Durch den Zusammenbruch der Baugesellschaft kam auch die Eisenbahngesellschaft in finanzielle Bedrängniß, welche sie veranlaßte, die Bahn dem sächsischen Staatsfiskus zum Kauf anzubieten und in Folge dessen ging das Unternehmen vom 16. Dezember 1876 ab in den Besitz des sächsischen Staates über.

Die Strecke Reitzenhain-Landesgrenze ist an die Buschtèhrader Eisenbahngesellschaft verpachtet.

32. Sächsisch-thüringische Bahn.

(Weischlitz-Wolfsgefärther Linie.)

Um einen der Eisenbahnverbindung bislang noch entbehrenden voigtländischen Landestheil und besonders die Stadt Elsterberg an das Eisenbahnnetz anzuschließen, dabei zugleich das an landschaftlichen Reizen überaus reiche Elsterthal leichter zugängig zu machen und die wichtige Verbindung zwischen den thüringischen Staaten und Böhmen sowie Bayern herzustellen, bildete sich bereits im Jahre 1868 in Greiz der thüringisch-voigtländische Eisenbahnverein.

Obwohl das beabsichtigte Eisenbahnunternehmen sich in der Hauptsache als eine Concurrenz der sächsisch-bayerischen Staatsbahn darstellte, so ertheilte die Königlich sächsische Staatsregierung doch, da mannigfache, unter Anderem auch strategische Gründe dafür sprachen, auf Grund eines Staatsvertrages mit der Großherzoglich sächsischen und Fürstlich reußischen ältere Linie Regierung im Jahre 1872 der aus jenem Verein hervorgegangenen „Sächsisch-thüringischen Eisenbahngesellschaft" Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wolfsgefärth über Berga, Greiz, Elsterberg, Plauen nach Weischlitz.

Von der im November 1872 in Angriff genommenen Bahn, welche ganz besonders günstige, der Dresden-Bodenbacher Linie ähnliche Betriebsverhältnisse enthält, ist im Jahre 1875 die Strecke Wolfsgefärth-Greiz am 17. Juli, Greiz-Plauen am 8. September und Plauen-Weischlitz am 20. September dem Verkehre übergeben worden.

Da diese Eisenbahngesellschaft aus gleichem Grunde wie die vorstehend unter Nr. 31 genannte in finanzielle Schwierigkeiten gerieth, so bot sie die Bahn dem sächsischen Staate zum Kauf an. In Folge dessen ging das Unternehmen am 1. Juli 1876 in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

Im Juni 1878 wurde der Weiterbau der von der Gesellschaft schon früher begonnenen Verbindungsbahn zwischen ihrem und dem Bahnhofe der Greiz-Brunner Bahn in Greiz, für welche Verbindung eine provisorische Anlage auf zum Theil erpachtetem Areale bestand, aufgenommen und bis 15. Oktober 1879 zu Ende geführt.

33. Riesa-Elsterwerdaer Linie.

Gleichzeitig mit dem Projecte einer Eisenbahnverbindung zwischen Riesa und Nossen (siehe Nr. 40) nahm die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auch den Weiterbau dieser Linie nach Elsterwerda in die Hand, da sie schon beim Bau der Linie Nossen-Freiberg die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen dem Dur-

Brüxer Braunkohlenbecken und dem Norden im Auge hatte und erst nach dem Ausbau dieser ganzen Verbindung eine Rentabilität der Theilstrecken erwartete. Sie erbat und erhielt daher auch die Concession zum Bau der Strecke Riesa-Elsterwerda unterm 16. Oktober 1874 von der Königlich preußischen und unterm 12. April 1875 von der Königlich sächsischen Staatsregierung.

Die am 15. März 1875 in Angriff genommene und bereits am 15. Oktober desselben Jahres dem Betriebe übergebene Linie ging am 1. Januar 1876 mit dem gesammten Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmen in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

Die Verbindungsbahn vom Bahnhofe Elsterwerda nach der gleichnamigen Station der oberlausitzer Bahn wurde seiner Zeit auf gemeinschaftliche Kosten beider Verwaltungen hergestellt.

34. Chemnitz-Aue-Adorfer Linie mit Zweigbahn Zwota-Klingenthal.

Schon in den fünfziger Jahren hatten mehrfache Petitionen an Regierung und Stände den Bau einer Eisenbahn verlangt, welche einerseits den industriereichen Landestheil zwischen Chemnitz und Aue und andererseits das obere Muldenthal mit seinen reichen Naturschätzen an Holz, Erzen, Schiefer u. s. w. und seiner der Unterstützung dringend bedürftigen Industrie dem Eisenbahnverkehr erschließen sollte.

Zahlreiche Projecte tauchten auf, welche die verschiedensten, oft sich widersprechenden Interessen vertraten. Erst Ende der sechziger Jahre jedoch nahmen einige dieser Projecte festere Gestalt an.

Im Mai 1868 wurde die Königliche Staatsregierung von den Ständen ermächtigt, eine Bahn von Aue nach Jägersgrün aus Staatsmitteln zu erbauen. Dabei war aber bereits die Erbauung der Strecke von Chemnitz nach Aue, sowie von Jägersgrün über Schöneck nach Adorf und Klingenthal-Falkenau in Frage gekommen.

Inzwischen gingen von Privatgesellschaften Bewerbungen um Concessionirung der ganzen Linie Chemnitz-Aue-Adorf und Zwota-Klingenthal, sowie von Zwönitz nach Stollberg ein, welche zu dem ständischen Antrage vom 7. Januar 1870 auf Ertheilung dieser Concession führten.

Im Februar 1870 endlich beantragten die Stände, den Bau der Linie Aue-Jägersgrün auszuführen, wenn bis zum 1. September 1870 an Dr. Stroußberg oder an eine Gesellschaft Concessionsertheilung nicht erfolgt sei. Da Letzteres nicht der Fall war, so begann der Bau der Linie Aue-Jägersgrün im Frühjahr 1872 auf Staatskosten. Der Endpunkt Jägersgrün war von der Regierung gewählt worden,

weil bis dahin das Interesse an der besseren Abfuhr und Verwerthung der Producte aus den Staatsforsten reichte.

Nachdem der Bau bereits begonnen, gingen abermalige Gesuche von Gesellschaften um Concessionirung der ganzen Linie Chemnitz-Aue-Adorf mit Seitenbahnen ein, welche schließlich zu dem Beschlusse führten, einer Gesellschaft die bezügliche Concession zu ertheilen, wobei der Staat mit 2 500 000 Thaler (dem für den Bau der Aue-Jägersgrüner Strecke bewilligten Kapitale) an dem Unternehmen sich betheiligen und die Gesellschaft den angefangenen Bau gegen Erstattung der bis dahin vom Staate aufgewendeten Kosten übernehmen sollte.

Die Gesellschaft constituirte sich am 2. Juli 1872 und führte den Bau der Linie Chemnitz-Aue-Adorf nebst Zweigbahn Zwota-Klingenthal aus. Den Betrieb eröffnete sie im Jahre 1875 am 7. September auf der Strecke Aue-Schöneck, am 15. November auf den Strecken Chemnitz-Aue und Schöneck-Adorf und am 24. Dezember auf der Strecke Zwota-Klingenthal.

Der Anschluß an die Buschtěhrader Bahn in Klingenthal blieb damals ausgesetzt, weil eine Vereinbarung über den Ort mit der K. K. österreichischen Staatsregierung noch nicht erzielt war.

Da die Gesellschaft in finanzielle Bedrängniß gerieth, so bot sie bereits 1875 dem Staate ihr Unternehmen zum Kauf an, wodurch dasselbe am 15. Juli 1876 in den Besitz des sächsischen Staates kam.

Der Anschluß an die Buschtěhrader Bahn durch Fortsetzung der Linie von Klingenthal bis zur Landesgrenze erfolgte nach längeren Verhandlungen mit der K. K. österreichischen Regierung wegen der Grenzbahnhofsfrage am 1. Oktober 1886. Die kurze Strecke Klingenthal-Landesgrenze ist an die Verwaltung der a. priv. Buschtěhrader Bahn verpachtet.

35. Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.

(Pirna-Arnsdorfer Linie.)

Nachdem der Weiterbau der südlausitzer Bahn über Neustadt-Dürröhrsdorf nach Pirna beschlossen war, beantragten die Stände auch die Verbindung derselben mit der sächsisch-schlesischen Bahn zum Zwecke der Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Pirna und Kamenz, welche namentlich den billigeren Transport der böhmischen Braunkohlen in der Richtung auf Kamenz ermöglichen sollte.

Zu Anfang des Jahres 1872 legte die Königliche Staatsregierung daher der Ständeversammlung das Project einer Eisenbahnverbindung zwischen Pirna und

Kamenz unter Benutzung der bereits vorhandenen Radeberg-Kamenzer Linie vor. Die Verbindungsbahn schloß sich in Dürrröhrsdorf an die südlausitzer Bahn, mündete bei Arnsdorf in die sächsisch-schlesische Linie und wurde durch eine Curve mit der älteren Radeberg-Kamenzer Linie zur Durchführung direkten Betriebes zwischen Pirna und Kamenz verbunden.

Der Bau der Linie Pirna-Arnsdorf, welche auch den Bau einer zugleich dem Straßenverkehr dienenden Elbbrücke bei Pirna und die Verlegung des Bahnhofes daselbst veranlaßte, begann im September 1872 und die Eröffnung des Betriebes erfolgte am 15. Oktober 1873, von welchem Tage an auch der Anschluß der Kamenzer Züge von Radeberg nach Arnsdorf verlegt wurde.

36. Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Linie.

Am 11. April 1872 constituirte sich eine Gesellschaft, welche mit Allerhöchstem Decrete vom 8. Juli 1872 die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zwickau über Lengenfeld nach Falkenstein erhielt.

Im Wesentlichen eine Parallelbahn der Staatsbahnstrecke Herlasgrün-Falkenstein bildend, sollte die neue Linie neben der bequemeren und kürzeren Verbindung der Stationen Zwickau und Falkenstein auch den zwischenliegenden Städten und Ortschaften, namentlich Auerbach und Lengenfeld, durch die günstigere Lage der Bahnhöfe und billigere Zufuhr der Zwickauer Steinkohlen Vortheile bringen.

Der im Frühjahr 1873 begonnene Bau erlitt durch den Fall der Baugesellschaft mehrfache Verzögerungen; die Linie wurde am 29. November 1875 dem Verkehre übergeben.

Da die Gesellschaft zum Ausbau der Linie eine schwebende Schuld hatte aufnehmen müssen, deren Abstoßung ihr unmöglich war, bot sie dem sächsischen Staate die Bahn zum Kauf an. In Folge dessen ging sie am 15. Juli 1876 in das Eigenthum des sächsischen Staates über.

Nachdem hierauf die Linie in den Staatsbahnhof Zwickau eingeführt worden war, erfolgte vom 1. Juli 1877 ab die Schließung des besonderen Bahnhofes für die Zwickau-Falkensteiner Bahn.

37. Freiberg-Bienenmühle-Moldauer Linie.

Zugleich mit dem Projecte einer Eisenbahn von Nossen nach Freiberg tauchten auch verschiedene andere für eine Verbindung derselben mit dem böhmischen Braunkohlenbecken über den Kamm des Erzgebirges auf. Es bildeten sich nach einander

Comités für eine Linie Dux-Klingenberg, Loboſitz-Dux-Klingenberg und endlich Loboſitz-Dux-Freiberg, jedoch ohne weiteren Erfolg.

Wie bereits bei Nr. 26 dargelegt, hatte die Leipzig-Dresdner Eiſenbahn-Compagnie, die Wichtigkeit dieſer Verbindung für ihre alten Linien erkennend, deren Ausführung in die Hand genommen und im Jahre 1870 zunächſt Unterhandlungen mit der Prag-Duxer Eiſenbahngeſellſchaft über die gemeinſchaftliche Herſtellung der geplanten direkten Verbindung eingeleitet. Dieſelben führten zu einem Abkommen, nach welchem die Prag-Duxer Eiſenbahngeſellſchaft ſich verpflichtete, eine Zweigbahn von Brüx bis zur Landesgrenze bei Moldau zu bauen, während die Leipzig-Dresdner Eiſenbahn-Compagnie den Bau der Anſchlußbahn von Freiberg her auszuführen übernahm. Für dieſe Strecke erhielt die Compagnie am 1. Dezember 1873 die erbetene Conceſſion.

Die Inangriffnahme der Verbindung, welche bis zum 4. September 1875 fertiggeſtellt ſein ſollte, erfolgte von beiden Seiten unverzüglich, allein vor der Vollendung gerieth die Prag-Duxer Eiſenbahngeſellſchaft in finanzielle Bedrängniß, ſo daß der Bau der Linie auf böhmiſcher Seite völlig in's Stocken kam.

Vor die Frage geſtellt, die Verbindung und damit den eigentlichen Zweck auch der Noſſen-Freiberger Bahn aufzugeben oder den weiteren Ausbau und Betrieb der Strecke Brüx-Moldau auf eigene Koſten zu übernehmen, entſchied ſich die Leipzig-Dresdner Eiſenbahn-Compagnie in einer außerordentlichen Generalverſammlung 1875 für das Letztere. Die Uebernahme des Unternehmens ſtieß jedoch auf weitere Schwierigkeiten, welche zur Siſtirung des Weiterbaues führten, als derſelbe bereits bis Bienenmühle gediehen war.

Nachdem die Strecke Freiberg-Mulda am 2. November 1875 dem Betriebe übergeben worden war und der Königlich ſächſiſche Staatsfiskus die Linie mit dem geſammten Leipzig-Dresdner Eiſenbahnunternehmen am 1. Januar 1876 in ſeinen Beſitz gebracht hatte, erfolgte am 15. Auguſt deſſelben Jahres die Verkehrseröffnung bis Bienenmühle.

Faſt ein volles Jahrzehnt verging, ehe die Prag-Duxer Eiſenbahngeſellſchaft ſich die Mittel zum Weiterbau ihrer Strecke von Kloſtergrab bis Moldau zu beſchaffen vermochte. Als ihr dies im Jahre 1883 endlich gelungen, beſchloß auch der ſächſiſche Staat als Rechtsnachfolger der Leipzig-Dresdner Eiſenbahn-Compagnie den Weiterbau von Bienenmühle bis zu dem auf gemeinſchaftliche Koſten herzuſtellenden Grenzbahnhof Moldau.

Der Bau begann im Mai 1884 und bereits am 6. Dezember deſſelben Jahres erfolgte die Betriebseröffnung für den proviſoriſchen Güterverkehr und am 18. Mai 1885 für den geſammten Verkehr.

38. Sächsisch-thüringische Ostwestbahn.

(Werdau-Weidaer Linie.)

Zur Herstellung einer kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen den sächsischen Industriebezirken und einem Theile Thüringens kam bereits im Jahre 1870 die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Werdau nach Weida in Anregung.

Auf Grund der in der ständischen Schrift vom 23. Februar 1870 ausgesprochenen Ermächtigung und nach vorherigem Abschluß eines Vertrages zwischen den Staatsregierungen des Großherzogthums Sachsen und der Herzogthümer Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg wurde einer unter dem Namen „Sächsisch-thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida" gebildeten Actien-Gesellschaft, welche sich am 20. Juli 1872 constituirt hatte, im Jahre 1873 Concession zum Bau und Betrieb einer zweigleisigen Eisenbahn Werdau-Weida ertheilt.

Die vorläufig eingleisig ausgeführte Bahn wurde Anfang 1874 in Angriff genommen, am 29. August 1876 dem Verkehr übergeben und von der Gesellschaft betrieben.

Die bereits 1877 von den Gesellschaftsorganen mit der sächsischen Staatsregierung angeknüpften Unterhandlungen wegen Ankaufs der Bahn hatten ebenso wie die im März 1878 eingeleiteten, noch keinen Erfolg.

Ende 1880 wurde der Verkaufsantrag von der Gesellschaft wiederholt. Mit Rücksicht darauf, daß mit dem Besitze der Linie die Staatseisenbahnverwaltung freiere Hand in der Verkehrsleitung erhalten, sowie eine bequemere und billigere Einmündung der Mehltheuer-Weidaer Bahn (siehe Nr. 48) in den Bahnhof Weida erlangen, endlich auch von einer lästigen Concurrenz mit ihren Ansprüchen befreit werden würde, beantragte die Königliche Staatsregierung im Dezember 1881 die Ermächtigung zum Ankauf der Bahn, welche die Ständeversammlung von 1881/82 ertheilte. Hiernach ging die Bahn am 1. April 1882 mit Zustimmung der betheiligten Regierungen in das Eigenthum des Königlich sächsischen Staates über.

39. Schandau-Neustädter Linie.

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Schandau und Bautzen, welche den hauptsächlichsten Zweck verfolgte, Bautzen mit der Elbe zu verbinden und Sebnitz an das Eisenbahnnetz anzuschließen, war schon gelegentlich der ersten Projecte für die südlausitzer Bahn (siehe Nr. 25) Gegenstand der Verhandlung und im Jahre 1870 wurde die Ertheilung der Concession an eine sich etwa bildende Gesellschaft mit Inaussichtstellung von Staatsbeihilfe zum Bau einer Elbbrücke bei

Schandau beschlossen. Da jedoch eine solche Gesellschaft nicht zu Stande kam, auch der Plan einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Schandau und Bautzen über Sebnitz und Schluckenau scheiterte, so wurde auf Antrag der Königlichen Staatsregierung der Bau einer Ergänzungslinie Schandau-Neustadt zum Anschluß an die südlausitzer Staatsbahn, sowie einer auch dem Straßenverkehre dienenden Elbbrücke bei Schandau auf Staatskosten im März 1873 beschlossen.

Der Bau derselben und des Anschlußbahnhofes der sächsisch-böhmischen Linie am linken Elbufer begann im Juli 1874 und die Betriebseröffnung erfolgte am 1. Juli 1877.

40. Riesa-Nossener Linie.

Ein Comité, bestehend aus den Bürgermeistern der Städte Nossen, Lommatzsch und Riesa und einigen Privatpersonen, hatte im Jahre 1873 die Zusage der Concession für eine Linie Riesa-Lommatzsch-Nossen zum Anschlusse an die Nossen-Freiberger Linie erhalten und wegen deren Ausführung mit der Berlin-Dresdner Eisenbahngesellschaft Verhandlungen eingeleitet, die jedoch zu keinem Ergebniß führten.

Inzwischen hatte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zum Zwecke des weiteren Ausbaues ihres Bahnnetzes im Jahre 1873 auch den Bau dieser Linie, welche sie, abgesehen von der lokalen Bedeutung, als Glied einer neuen Durchgangslinie für den böhmischen Braunkohlenverkehr nach dem Norden betrachtete, beschlossen. Nachdem sie die Erfüllung der von der Königlich sächsischen Staatsregierung gestellten Bedingung, in Riesa eine Ueberbrückung der Elbe zur Benutzung für Wagen- und Fußverkehr herzustellen, zugesagt hatte, erhielt die Compagnie im Jahre 1873 die Concession für diese Linie.

Vorläufig wurde im Juli 1875 aber nur die Strecke Riesa-Lommatzsch in Angriff genommen und der Weiterbau nach Nossen sistirt, da der Bahnanschluß von Böhmen her (siehe Nr. 37) fraglich geworden war.

Nachdem am 1. Januar 1876 mit dem Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmen auch diese noch im Bau begriffene Strecke in das Eigenthum des sächsischen Staatsfiskus übergegangen war, erfolgte die Betriebseröffnung auf derselben am 5. April 1877.

Die zur Verbindung der Riesa-Lommatzscher Strecke mit der Chemnitz-Riesaer Linie hergestellte Curve wurde im Jahre darauf in Betrieb genommen.

Der Weiterbau der Theilstrecke Lommatzsch-Nossen begann im September 1878 und am 15. Oktober 1880 wurde dieselbe dem Verkehre übergeben.

41. St. Egidien-Stollberger Linie nebst Kohlenbahn mit Verbindungsstück Höhlteich-Lugau.

Um eine die Interessen der Städte Lichtenstein-Callnberg und Stollberg sowohl wie der einzelnen Werke des Oelsnitzer Steinkohlenbeckens befriedigende Eisenbahnverbindung zu beschaffen, legte die Königliche Staatsregierung im Oktober 1875 den Ständen, welche sich bereits 1872 und 1874 mit der Angelegenheit beschäftigt hatten, ein bezügliches Project vor. Dasselbe bestand aus drei Linien, welche einerseits im Anschlusse an die Staatsbahn und zwar theils von St. Egidien, theils von Hohenstein-Ernstthal, andererseits aber von Stollberg ausgehend, in einem in der Nähe von Oelsnitz anzulegenden größeren Sammelbahnhofe zusammentreffen sollten.

Es war beabsichtigt, den Bau der Privatunternehmung zu überlassen; die Ständeversammlung von 1875/76 lehnte diesen Antrag jedoch ab und ersuchte die Königliche Staatsregierung, eine Eisenbahn von St. Egidien über Lichtenstein-Callnberg und Oelsnitz nach Stollberg, sowie eine Verbindungslinie dieser Bahn mit der Chemnitz-Würschnitzer Bahn bei Lugau und eine Zweigbahn vom Oelsnitzer Sammelbahnhofe, an welche die Schächte der Concordia- und Kaisergrube anzuschließen vermochten, auf Staatskosten zu erbauen.

Der Bau dieser Linien begann im Mai 1877, die Betriebseröffnung erfolgte am 15. Mai 1879, nachdem bereits vom 15. Oktober 1878 ab ein beschränkter Kohlenverkehr über die Theilstrecken St. Egidien-Höhlteich und Höhlteich-Lugau geführt worden war.

42. Bischofswerda-Niederneukircher und Eibau-Oberoderwitzer Linie.

In Folge mehrerer Petitionen beantragte die Ständeversammlung von 1875/76 die Herstellung einer weiteren Verbindung der südlausitzer mit der sächsisch-schlesischen Staatsbahn durch eine Bahnlinie Bischofswerda-Niederneukirch, sowie zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Dresden und Zittau den Bau der Linie Eibau-Oberoderwitz.

Die Königliche Staatsregierung beschloß, diesen Anträgen zu entsprechen und ließ im Jahre 1877 den Bau der beiden Verbindungsbahnen beginnen.

Die Bischofswerda-Niederneukircher Bahn wurde am 15. August 1879 und die Eibau-Oberoderwitzer am 15. Oktober 1879 dem Verkehre übergeben.

43. Baschwitz-Plagwitz-Lindenauer Linie.

Zur Herstellung einer die Bahnhöfe in Leipzig und die Leipziger Verbindungsbahn umgehenden direkten Eisenbahnverbindung der industriereichen Um-

gebung von Plagwitz-Lindenau mit der sächsisch-bayerischen Staatsbahn hatte sich ein Comité gebildet, welches zugleich den Bau einer Linie Plagwitz-Lindenau-Markranstädt und einer Verbindungslinie zwischen den beiden neuen Linien mit Umgehung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau anstrebte.

Im Oktober 1875 forderte die Königliche Staatsregierung von der Ständeversammlung die Ermächtigung, einer Gesellschaft, welche die gedachten Linien oder wenigstens eine derselben auszuführen beabsichtige, das Recht der Expropriation zu verleihen. Die Ständeversammlung von 1875/76 beschloß jedoch, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, beziehentlich zu ermächtigen, eine normalspurige im Unterbau zweigleisig herzustellende Secundärbahn — die erste in Sachsen — von Gaschwitz nach Plagwitz-Lindenau auf Staatskosten auszuführen. Der Bau derselben begann im August 1877, die Betriebseröffnung erfolgte am 1. September 1879 zunächst für den Güterverkehr, und am 15. Oktober desselben Jahres auch für den Personenverkehr.

44. Pirna-Berggießhübeler Linie.

Zur Verbindung der Stadt Berggießhübel mit dem Eisenbahnnetze, besonders aber auch, um den Transport von schwer in das Gewicht fallenden Massengütern (Erze und Steine) aus dem Gottleubathale zu ermöglichen, dessen Straßen diesen Verkehr nur schwer zu tragen im Stande waren, legte die Königliche Staatsregierung, nachdem frühere Bestrebungen, für eine von Pirna nach Dux führende Eisenbahn Privatkapital zu finden, erfolglos geblieben waren, im November 1877 den Landständen das Project einer normalspurigen Secundärbahn von Pirna über Rottwerndorf nach Berggießhübel vor.

Der von der Ständeversammlung von 1877/78 nach dem Antrage genehmigte Bau der Linie begann im Mai 1879 und am 19. Juli 1880 wurde dieselbe dem Betriebe übergeben.

Die Leitung desselben wurde — zum ersten Male in Sachsen — wie bei allen später erbauten Secundärbahnen einem Bahnverwalter übertragen, in dessen Hand sich die gesammte Betriebsführung vereinigt.

45. Wilkau-Kirchberg-Bauersdorfer Linie.

Bereits in der Landtagsperiode von 1863/64 wurde die Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer Bahn von Wilkau nach Kirchberg an eine Privatgesellschaft beschlossen, doch kam eine solche damals ebensowenig zu Stande,

wie das im Jahre 1870 verhandelte Project einer Verbindung der Chemnitz-Aue-Adorfer mit der Zwickau-Schwarzenberger Bahn von Neidhardtsthal über Kirchberg nach Wilkau.

Nachdem auch 1875 noch ein Versuch, für den Bau der Bahn von Kirchberg nach Wilkau eine Gesellschaft zu gründen, gescheitert war, legte die Regierung den Ständen 1877 den Plan einer auf Staatskosten zu erbauenden Schmalspurbahn mit 0,75 Meter Spurweite — der ersten des Landes — für die Verbindung der Stadt Kirchberg mit Wilkau vor. Während die II. Ständekammer hierauf den Bau einer normalspurigen Bahn beantragte, lehnte die I. Kammer Beides bis zu weiterer Klärung der Verhältnisse ab.

Die Königliche Staatsregierung blieb jedoch nach eingehender Erwägung bei dem schmalspurigen Projecte stehen und legte dasselbe und zwar in der Ausdehnung bis Saupersdorf 1879 den Ständen wiederholt vor. Sie wurde hierbei von folgenden Gründen geleitet: Sollte Kirchberg und das verkehrsreiche Rödelbachthal die langersehnten Segnungen einer Eisenbahnverbindung voll und ganz genießen, so mußte dieselbe den Interessenten thunlichst nahe gebracht, die bedeutenderen industriellen Etablissements in Verbindung mit ihr gesetzt und die Bahn deshalb mitten durch die Stadt Kirchberg hindurch und nach Erforderniß im Rödelbachthale fortgeführt werden können. Alles dies ließ sich durch den Bau einer normalspurigen Bahn nicht erreichen. Eine nur bis an den Anfang der fast einen Kilometer langen Stadt Kirchberg herangeführte normalspurige Bahn würde bei der Kürze der Verbindung die Concurrenz mit dem Verkehr auf der vorzüglich angelegten Straße kaum bestanden haben. Für die Fortsetzung der Linie nach Saupersdorf aber sprach die Nothwendigkeit, die Bahn den hinter Kirchberg gelegenen Fabriken und Steinbrüchen nahe zu bringen.

Der Bau dieser ersten Schmalspurbahn Sachsens wurde hiernach beschlossen und im Frühjahr 1881 begonnen. Die Betriebseröffnung erfolgte auf der Strecke Wilkau-Kirchberg am 17. Oktober 1881, auf der Strecke Kirchberg-Saupersdorf am 1. November 1882.

48. Hainsberg-Schmiedeberg-Kipsdorfer Linie.

Bereits im Jahre 1870 war ständischerseits die Ermächtigung ausgesprochen worden, für den Bau einer Eisenbahn von Dresden nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg einer sich etwa bildenden Gesellschaft das Recht der Expropriation zu ertheilen. Eine solche Gesellschaft kam jedoch nicht zu Stande.

Das immer stärker hervortretende Bedürfniß, dem Bezirke der Amtshauptmannschaft Dippoldiswalde den fast noch gänzlich fehlenden Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz zu gewähren, veranlaßte die Königliche Staatsregierung 1879, den Ständen den Plan einer schmalspurigen Bahn von Hainsberg durch das Thal der rothen Weißeritz nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg vorzulegen. Die hierbei noch in Frage kommenden Linien über Possendorf und durch den Lockwitzgrund standen in finanzieller und wirthschaftlicher Beziehung hinter dem erstgenannten Plane zurück. Das Thal der rothen Weißeritz stellte sich gewissermaßen als der von der Natur vorgezeichnete Weg dar und für die Wahl einer solchen Linie kam außerdem in Betracht, daß im Weißeritzthal die vorhandenen reichen Wasserkräfte eine weitere Entwickelung der Industrie und damit des Verkehres in Aussicht stellten. Da aber dieses Thal in seinem unteren Theile durch seine Enge dem Bau einer normalspurigen Hauptbahn außergewöhnliche Schwierigkeiten entgegengesetzt haben würde, so mußte umsomehr die schmale Spur gewählt werden, als dieselbe auch dem vorhandenen Verkehrsbedürfniß entsprach und den direkten Anschluß von Fabrikgleisen erleichterte.

Der Bau der Linie Hainsberg-Schmiedeberg wurde hiernach beschlossen und im August 1881 in Angriff genommen. Die Betriebseröffnung erfolgte am 1. November 1882.

Um den fiskalischen Forstrevieren Bärenfels und Schmiedeberg die Holzabfuhr zu erleichtern und die Bahn auch der Stadt Altenberg näher zu bringen, wurde während des Landtages 1881/82 der Weiterbau der Linie bis Kipsdorf beschlossen und derselbe gegen Ende des Jahres 1882 begonnen. Die Eröffnung des Betriebes auf dieser letzteren Strecke erfolgte am 3. September 1883.

43. Schwarzenberg-Johanngeorgenstädter Linie.

Im Dezember 1873 wurde von der Königlichen Staatsregierung die Erbauung einer Eisenbahn von Schwarzenberg nach der Landesgrenze bei Johanngeorgenstadt, für welche bereits 1854 generelle Vorarbeiten ausgeführt worden waren, zur Verbindung mit einer der Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft concessionirten Anschlußlinie nach Carlsbad, auf Staatskosten bei den Ständen beantragt. Dieselben genehmigten den Bau dieser Linie als normalspurige Hauptbahn, knüpften jedoch an diese Bewilligung die Voraussetzung, daß gleichzeitig die Inangriffnahme der Anschlußlinie Johanngeorgenstadt-Carlsbad erfolge.

Diese Voraussetzung erfüllte sich indeß nicht, und die Linie blieb deshalb in der projectirten Weise unausgeführt.

Um aber dem Schwarzwasserthale mit seiner hochentwickelten Industrie die dringend nöthige Bahnverbindung nicht länger vorzuenthalten, wurde auf Antrag der Königlichen Staatsregierung vom Landtage 1879/80 die Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Schwarzenberg nach Johanngeorgenstadt auf Staatskosten beschlossen.

Die Wahl der normalen Spur erschien deshalb angezeigt, weil diese Bahn sich lediglich als eine Fortsetzung der Zwickau-Schwarzenberger Bahn darstellte und bei ihr die künftige weitere Fortsetzung über die Landes- und Reichsgrenze mit in's Auge zu fassen war.

Der Bau der Bahn begann zu Anfang März 1881, ihre Betriebseröffnung erfolgte am 20. September 1883.

48. Mehltheuer-Weidaer Linie.

Das Project einer Eisenbahn zur Verbindung der sächsisch-bayerischen Bahn bei Mehltheuer mit einem geeigneten Punkte der Gera-Eichichter Bahn wurde bereits 1867 namentlich von den städtischen Behörden in Plauen i. V. aufgenommen.

Da der sächsische Staat den Anträgen, diese Bahn auf seine Kosten zu bauen, nicht entsprechen konnte, so bildete sich eine Gesellschaft, welcher unter dem 20. März 1872 sächsischerseits die Concession zum Bau einer zweigleisigen von Mehltheuer durch das Triebesthal nach Weida — nicht wie ursprünglich beabsichtigt nach Triptis — führenden Eisenbahn ertheilt wurde.

Die von der Gesellschaft beabsichtigte Weiterführung der Bahn bis Plauen i. V. kam nicht weiter in Betracht, da durch die inzwischen hereingebrochene wirthschaftliche Krisis finanzielle Schwierigkeiten eintraten, die im Juni 1874 eine zeitweilige Sistirung des Baues zur Folge hatten. Es gelang zwar, einen Unternehmer zur Fortsetzung des Baues zu bewegen, allein mit dem Ende 1875 eingetretenen Unvermögen desselben, den Bau weiter zu führen, kam letzterer zum völligen Stillstand und die Gesellschaft im Mai 1876 zum Concurs.

Zur Beseitigung der dadurch herbeigeführten gänzlich unhaltbaren Zustände beantragte die Königliche Staatsregierung im Juni 1878 unter gewissen Bedingungen die Ermächtigung zum Ankauf und weiteren Ausbau der unvollendeten Bahn bei der Ständeversammlung von 1877/78, welche dieselbe auch ertheilte. Die gestellten Bedingungen erstreckten sich auf die Leistung eines Beitrages von 500 000 Mark **à fonds perdu** Seitens der Regierungen des Großherzogthums Sachsen-Weimar und der Fürstenthümer Reuß ältere und jüngere Linie, sowie auf die Ertheilung der Concession zu einer die Eisen-

bahnlinie Gößnitz-Gera mit der Bahnlinie Weischlitz-Wolfsgefärth und Mehltheuer-Weida verbindenden Eisenbahn.

In beiden Beziehungen entstanden Schwierigkeiten, die schließlich zur Bildung eines Eisenbahn-Comités mit dem Sitze in Zeulenroda führten, welchem es gelang, den geforderten Beitrag à fonds perdu theils von den reußischen Regierungen, theils von den Adjacenten und sonstigen Interessenten zu erlangen. Dagegen konnte die Erfüllung der zweiten Bedingung nicht erreicht werden. Im August 1881 beantragte daher die Königliche Staatsregierung das Fallenlassen derselben und nachdem hierzu die landständische Genehmigung ertheilt worden war, erfolgte die Uebernahme der inzwischen vielfach verfallenen Bauanlagen und im März 1882 der Beginn des Weiterbaues. Der Betrieb wurde am 15. November 1883 bis Altstadt-Weida, am 1. Oktober 1884 auf der ganzen Strecke eröffnet.

49. Döbeln-Mügeln-Oschatzer Linie.

Die Bevölkerung der von den Eisenbahnlinien Döbeln-Riesa-Wurzen-Großbothen-Döbeln umschlossenen Gegenden hatte schon in vielfachen Projecten die Herstellung einer dieselben durchschneidenden Eisenbahn angestrebt. Schon im Jahre 1868 war die landständische Zustimmung zur Gewährung des Rechtes der Expropriation für eine Linie Mügeln-Oschatz ertheilt worden und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wurde von der Ausführung dieses Projectes nur durch andere Unternehmungen abgehalten.

Inzwischen drängten weiter gehende Vorschläge, namentlich die in Aussicht genommene Herstellung einer Durchgangsbahn von Döbeln über Mügeln nach der Landesgrenze in der Richtung nach Torgau, jenes Lokalproject in den Hintergrund. In dem bald darnach eingetretenen wirthschaftlichen Rückschlag gingen aber auch diese umfassenderen Pläne unter.

Ende 1879 beantragte endlich die Königliche Staatsregierung die landständische Einwilligung zum Bau einer schmalspurigen Bahn von Döbeln über Mügeln nach Oschatz nebst Zweigbahn Mügeln-Wermsdorf auf Staatskosten. Allein die Stände vermochten sich über den Bau nicht zu einigen.

Die von der Königlichen Staatsregierung vorgenommenen weiteren Erörterungen veranlaßten sie zunächst, bei dem Projecte Döbeln-Mügeln-Oschatz stehen zu bleiben, vom Bau der Flügelbahn Mügeln-Wermsdorf aber zur Zeit noch abzusehen.

Der Zweck dieser Bahn ist hauptsächlich, den Absatz der landwirthschaftlichen Erzeugnisse der Mügelner Pflege in der Richtung nach Döbeln und Chemnitz, sowie dem hierfür namentlich in Betracht kommenden oberen Erzgebirge zu erleichtern; auch sollte

den an dieser Linie in größeren Mengen vorhandenen, zum Theil sehr leistungsfähigen Kalkwerken ein ausgedehnteres Absatzgebiet verschafft werden.

Die Wahl der Schmalspur erschien mit Rücksicht auf den vorhandenen Verkehr, dann aber auch aus dem Grunde angezeigt, weil eine Normalspurbahn den vorhandenen Thalsenkungen mit ihren zahlreichen Ortschaften nicht hätte folgen können; Rücksichten auf einen Durchgangsverkehr aber gegenüber den bereits vorhandenen Linien nicht zu nehmen waren.

Der Bau dieser Bahn wurde hiernach beschlossen und Ende Oktober 1883 in Angriff genommen. Dieselbe benutzt von Döbeln aus bis zur Signalstation bei Gadewitz auf eine Länge von 4,31 Kilometer das Gleis der Riesa-Chemnitzer Hauptbahn; um dies zu ermöglichen, ist in einem Hauptgleise dieser Strecke eine dritte Schiene eingelegt worden.

Die Betriebseröffnung erfolgte am 15. September 1884 auf der Strecke Großbauchlitz-Mügeln, am 1. November 1884 auf der Strecke Döbeln-Großbauchlitz und am 7. Januar 1885 auf der Strecke Oschatz-Mügeln.

50. Radebeul-Radeburger Linie.

Für die Stadt Radeburg, dem natürlichen Mittelpunkte eines fast 5 Quadratmeilen großen, der Schienenwege noch entbehrenden Distriktes mit zahlreichen Dörfern, lebhaft betriebener Landwirthschaft und umfangreichen Waldungen, war die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung in der Richtung nach Dresden um so dringender hervorgetreten, als die von Dresden über Reichenberg und Moritzburg nach Radeburg führende Straße zum Theil äußerst ungünstige Steigungsverhältnisse besitzt und der Lößnitzgrund wegen der Beschaffenheit seiner Wege für den Frachtverkehr nach dem Elbthale nahezu unbenutzbar war.

Zu Anfang der siebziger Jahre war bereits eine Eisenbahnverbindung von Dresden über Radeburg nach Ortrand und weiter nach Brand projectirt und Gegenstand landständischer Verhandlungen gewesen, doch kam dieses Project, wie so viele in jener Zeit entstandene, nicht zur Ausführung.

Die Königliche Staatsregierung legte nunmehr den Ständen 1881 den Plan einer schmalspurigen Secundärbahn von Radebeul durch den Lößnitzgrund über Dippelsdorf und Moritzburg nach Radeburg vor, unter Darlegung der Vortheile, welche diese Führung vor dem gleichzeitig in Frage gekommenen Anschluß der Linie an die schlesische Bahn bei Klotzsche bot.

Die Schmalspur war mit Rücksicht auf die Enge des Lößnitzgrundes und das vorhandene Verkehrsbedürfniß gewählt worden.

Der hiernach beschlossene Bau der Linie wurde im Oktober 1883 in Angriff genommen und der Betrieb auf derselben am 16. September 1884 eröffnet.

51. Klotzsche-Königsbrücker Linie.

Für die in reger Entwickelung begriffene Landwirthschaft in der Umgebung von Königsbrück und die umliegenden ausgedehnten Staatsforsten, ferner für die schwunghaft betriebenen Töpfereien der genannten Stadt, sowie für die Glaswerke und Dampfschneidemühlen zu Moritzdorf und Schwepnitz hatte sich der Mangel einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung schon seit Jahren fühlbar gemacht.

Die Anfang der siebziger Jahre auftauchenden zahlreichen Eisenbahnprojecte befaßten sich auch mit einer Bahnverbindung für Königsbrück, jedoch, wie die meisten der damaligen Projecte, nur im Zusammenhange mit einer Durchgangsbahn, die aber nicht zu Stande kam.

Im Jahre 1881 legte daher die Königliche Staatsregierung den Landständen den Plan für eine schmalspurige Eisenbahn von Klotzsche nach Königsbrück vor; sie ging dabei von der Voraussetzung aus, daß eine Schmalspurbahn dem vorhandenen Verkehrsbedürfniß völlig genügen werde und daß diesem Bedürfniß nur die Herstellung einer möglichst kurzen und billigen Verbindung mit Dresden entspreche.

Die hiernach genehmigte Bahn wurde im November 1883 in Angriff genommen und am 17. Oktober 1884 dem Verkehre übergeben.

Zur Vermeidung des Umladens, namentlich der Königsbrücker Töpferwaaren, wurden auf dieser Schmalspurbahn zuerst Einrichtungen zum Umsetzen von Wagen der Normalspur auf solche der Schmalspur getroffen.

52. Zittau-Markersdorfer Linie.

Um die durch vielfache Petitionen angeregte Eisenbahnverbindung für das industrielle Reichenau und die benachbarten Ortschaften mit ihren bedeutenden Färberei-, Mühlen-, Ziegeleigewerben und Braunkohlengruben zu beschaffen, stellte die Königliche Staatsregierung Erörterungen an, welche den Bau einer Schmalspurbahn von Zittau nach Reichenau mit Flügelbahnen Reichenau-Markersdorf und Reichenau-Türchau als zweckmäßig erscheinen ließen.

Die Schmalspur bot mehr als die Normalspur die Möglichkeit, die Bahn an die zwischen Zittau und Reichenau gelegenen Ortschaften nahe heranzuführen, den Bahnhof Reichenau unmittelbar an den Marktplatz daselbst zu legen und die an der

Bahnanlage vorwiegend interessirten Fabriken, welche auch die Weiterführung der Bahn nach Markersdorf veranlaßten, durch Zweiggleisanlagen leicht mit derselben zu verbinden.

Der hiernach der Ständeversammlung von 1881/82 vorgelegte Plan fand die Genehmigung derselben.

Im November 1883 begann der Bau der Strecke Zittau-Reichenau mit Zweigbahn nach Markersdorf und am 11. November 1884 wurden beide Strecken in Betrieb genommen, dagegen wurde vom Bau der Zweiglinie Reichenau-Türchau überhaupt abgesehen, nachdem sich ergeben hatte, daß die Abfuhr der Kohlen aus den Türchauer Braunkohlenwerken, welchem diese Bahn hauptsächlich dienen sollte, nur von geringer Bedeutung war.

53. Mülsengrundbahn.

(Mosel-Ortmannsdorfer Linie.)

Die Hoffnungen, welche durch die bereits 1870 erfolgte Bewilligung des Expropriationsrechtes für eine von einer Eisenbahngesellschaft zu erbauende Eisenbahn von Zwickau über Mülsen und Lichtenstein nach St. Egidien bei der Bevölkerung des Mülsengrundes erweckt worden waren, hatten durch die bald darauf eingetretene wirthschaftliche Krisis und die damit verbundene Stockung des Privatbahnbaues eine herbe Enttäuschung erfahren. Die überaus ungünstigen Erwerbsverhältnisse der hauptsächlich auf Handweberei angewiesenen Bewohner des dichtbevölkerten Mülsengrundes boten aber immer dringenderen Anlaß, nach Mitteln zur Abhilfe zu suchen und die Königliche Staatsregierung fand ein solches in der endlichen Einbeziehung dieses Thales in das sächsische Eisenbahnnetz, die bereits seit 20 Jahren angestrebt worden war.

Eingehende Erörterungen hatten ergeben, daß nachhaltige Vortheile von einer Eisenbahn Zwickau-Mülsen-Lichtenstein nicht zu erwarten waren und daß nur eine den Mülsengrund in seiner ganzen Ausdehnung erschließende und in die Glauchau-Zwickauer Strecke mündende Eisenbahn dem vorhandenen Bedürfnisse genügen würde.

Nachdem zuletzt auch von den als Anschlußpunkte in Frage kommenden Verkehrsstellen Schönbörnchen und Mosel, die Letztere aus wirthschaftlichen Gründen gewählt worden war, legte die Königliche Staatsregierung den Ständen im Jahre 1884 den Plan einer schmalspurigen Eisenbahn von Ortmannsdorf nach Mosel vor.

Die Anwendung der Schmalspur war bei der Enge des mit Wohngebäuden dicht besetzten Thales schon durch die örtlichen Verhältnisse bedingt und erschien übrigens für den zu erwartenden Verkehr vollkommen genügend.

Hiernach wurde der Bau der Linie beschlossen und im September 1884 begonnen. Die Eröffnung des Betriebes auf derselben erfolgte am 1. November 1885.

54. Potschappel-Wilsdruffer Linie.

Die in den siebziger Jahren aufgetauchten Projecte von Eisenbahnverbindungen zwischen Dresden und Altenburg, beziehentlich Dresden und Nossen oder Deutschenbora bilden die Vorgeschichte der Potschappel-Wilsdruffer Linie.

Jene Projecte blieben unausgeführt und damit auch die Wünsche der Stadt Wilsdruff auf Erlangung einer Eisenbahnverbindung unerfüllt. Erst im Jahre 1883 konnte die Königliche Staatsregierung der Ausführung dieser Verbindung näher treten, indem sie bei den Ständen beantragte, eine schmalspurige Bahn von Potschappel nach Wilsdruff, unter Benutzung des Gleises der bereits vorhandenen normalspurigen Kohlenbahn von Potschappel bis Niederhermsdorf, durch Einlegung einer dritten Schiene, zu erbauen.

Der vorhandenen Terrainschwierigkeiten und anderer Gründe, namentlich der Nothwendigkeit einer Verbindung mit den Kohlenwerken des Plauenschen Grundes wegen, mußte von einer direkten Verbindung Dresden-Wilsdruff abgesehen werden; die Wahl der Schmalspur aber schien dem zu erwartenden Verkehre gegenüber vollkommen gerechtfertigt.

Der Bau der nach dem Vorschlage genehmigten Bahnlinie begann im September 1885 und die Betriebseröffnung auf derselben erfolgte am 1. Oktober 1886.

55. Wilischthalbahn.

(Wilischthal-Ehrenfriedersdorfer Linie mit Zweigbahn Herold-Thum.)

Als im Jahre 1861 der Bau einer Eisenbahn von Annaberg nach Chemnitz berathen und beschlossen wurde, kam bereits die Führung dieser Linie über Ehrenfriedersdorf und Thum in Frage. Seit dieser Zeit ruhten die Bestrebungen dieser beiden Städte und des industriereichen Wilischthales zur Erlangung einer Eisenbahnverbindung nie, und mannigfache Projecte kamen zu diesem Zwecke in Vorschlag.

An die Befriedigung dieser dringenden Wünsche konnte die Königliche Staatsregierung indessen erst im Jahre 1883 herantreten, in welchem sie den Ständen den Plan einer schmalspurigen Eisenbahn von Wilischthal, an der Chemnitz-Annaberger Bahn, nach Ehrenfriedersdorf, mit Zweigbahn von Herold nach Thum vorlegte.

Auf den Bau einer schmalspurigen Bahn mußte hierbei umsomehr das Absehen gerichtet werden, als der Bau einer Normalspurbahn auf erhebliche Schwierig-

keiten gestoßen und nur mit Aufwendung ganz unverhältnißmäßiger Kosten zu bewirken gewesen sein würde, die Schmalspurbahn aber überdies die leichte Verbindung zahlreicher industrieller Anlagen durch Zweiggleise bot.

Die hiernach genehmigte Bahn wurde im September 1885 in Angriff genommen und am 15. Dezember 1886 dem Verkehre übergeben.

56. Geithain-Lausigk-Leipziger Linie.

Schon bei der Beschlußfassung über die Herstellung einer kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig (siehe Nr. 23) war die Linie Geithain-Lausigk-Leipzig mit der schließlich zur Ausführung gelangten über Borna und Kieritzsch in Concurrenz getreten.

Seitdem war das damals fallen gelassene Project einer Eisenbahn von Geithain über Lausigk nach Leipzig wiederholt der Gegenstand dringender Petitionen gewesen und die Königliche Staatsregierung legte daher den Ständen im Dezember 1879 den Plan einer Schmalspurbahn vor, um dem von den Bahnlinien Narsdorf-Borna-Leipzig und Narsdorf-Rochlitz-Großbothen-Leipzig umschlossenen, an landwirthschaftlichen Erzeugnissen reichen Landestheile, sowie der gewerbreichen Stadt Lausigk die nöthige Bahnverbindung, besonders auch mit der Stadt Leipzig, zu beschaffen. In Folge ablehnenden Beschlusses der I. Kammer kam aber dieser Plan nicht zur Ausführung.

Aus Anlaß der bei den Kammerverhandlungen gegebenen Anregungen legte die Königliche Staatsregierung im Dezember 1883 einen anderweiten Plan für eine normalspurige Secundärbahn vor, welche mit Rücksicht auf die Abkürzung der Entfernung zwischen Chemnitz und Leipzig befähigt sein sollte, den Durchgangsgüterverkehr über Leipzig hinaus aufzunehmen. Diese Vorlage fand die Genehmigung des Landtages 1883/84.

Der Bau begann im September 1885. Während desselben trat aber die Nothwendigkeit hervor, die durch die neue Linie herbeigeführte Abkürzung zwischen Chemnitz und Leipzig auch dem Personenverkehre zwischen diesen beiden Städten nutzbar zu machen und schnellfahrende Züge auf derselben verkehren zu lassen, deshalb wurde die Linie als Hauptbahn ausgebaut. Die Betriebseröffnung erfolgte am 2. Mai 1887.

57. Schönberg-Schleizer Linie.

Die Bestrebungen der Stadt Schleiz, direkt an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden, stammen bereits aus dem Jahre 1868, führten aber erst im Jahre 1881

zur Anfertigung von Vorarbeiten durch die Fürstlich reußische jüngere Linie Regierung für eine Eisenbahn von Schönberg nach Schleiz.

Inzwischen tauchte das Project einer Eisenbahnlinie Schleiz-Zeulenroda auf und da durch dasselbe wirthschaftliche Interessen sächsischer Landestheile, besonders auch der Stadt Mühltroff, gefährdet erschienen, so trat im Jahre 1883 die Königlich sächsische mit der Fürstlich reußischen Staatsregierung in Verhandlungen, welche zu dem Uebereinkommen führten, eine normalspurige Secundärbahn von Schönberg (Leipzig-Hofer Linie) nach Schleiz auf gemeinschaftliche Kosten beider Staaten zu erbauen. Das Eigenthum an der Bahn sollte darnach jedem Staate innerhalb seiner Landesgrenzen zustehen, der Betrieb durch die sächsische Staatseisenbahnverwaltung geführt und der von dem reußischen Staate zu den Baukosten gezahlte Pauschalbetrag verzinst werden.

Dem von der Königlichen Staatsregierung im Februar 1884 hierauf gerichteten Antrage an die Ständekammern von 1883/84 stimmten dieselben zu, nachdem der reußische Landtag bereits vorher das getroffene Uebereinkommen genehmigt hatte.

Der Bau der Linie, welcher sächsischerseits geführt wurde, begann im April 1886, die Betriebseröffnung erfolgte am 20. Juni 1887.

Hiermit schließt das Jahr 1887, bis zu welchem auch die nachfolgenden ziffermäßigen Darstellungen, insbesondere die der abgeschlossenen Betriebsergebnisse, reichen. Zur Vervollständigung des Ueberblickes über die geschichtliche Entwickelung der sächsischen Staatseisenbahnen werden noch die gleichen Daten der im Laufe des Jahres 1888 dem Betriebe übergebenen Bahnen angefügt, wodurch seit Eröffnung der ganzen Leipzig-Dresdner Linie im Jahre 1839 ein fünfzigjähriger Zeitraum erfüllt wird.

58. Berlin-Dresdner Bahn.

(Dresden-Elsterwerdaer Linie.)

Im Jahre 1870 hatte sich ein Comité für eine direkte Eisenbahn Berlin-Dresden gebildet, welchem die Ausführung genereller Vorarbeiten auf sächsischem Gebiete gestattet wurde. Die hierauf im Jahre 1872 entstandene Eisenbahngesellschaft erhielt von der Königlich preußischen und Königlich sächsischen Staatsregierung, welche die einschlagenden staatsrechtlichen Verhältnisse durch den Vertrag vom 6. Juli 1872 unter sich geregelt hatten, in demselben Jahre Concession zum Bau und Betrieb der Eisenbahn von Berlin über Zossen, Elsterwerda und Großenhain nach Dresden.

Im Januar 1873 begann der Bau der Linie, welcher im Jahre 1875 vollendet wurde, so daß die Betriebseröffnung am 17. Juni desselben Jahres erfolgen konnte.

Die Gesellschaft hatte aber bald mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, welche 1876 deren völligen Untergang befürchten ließen. Beide Staatsregierungen fanden sich veranlaßt, diesen Zusammenbruch zu verhüten. Während die Königlich sächsische Staatsregierung schon damals den Ankauf der auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecke beabsichtigte, suchte die Königlich preußische Staatsregierung der Gesellschaft durch die staatliche Garantie einer Anleihe aufzuhelfen, wogegen ihr vom 1. Oktober 1877 der Betrieb auf der Linie zu überlassen war.

Im Jahre 1885 wurden zwischen den beiden betheiligten Regierungen Verhandlungen darüber angeknüpft, in welcher Weise für den Fall des staatlichen Ankaufes der Bahn die in Betracht kommenden Verhältnisse geordnet werden sollten. Diese Verhandlungen führten schließlich zum Abschlusse des Staatsvertrages vom 24. Januar 1887, nach welchem die Strecke Dresden-Elsterwerda — der vom 1. April 1887 ab für den preußischen Staat erworbenen Berlin-Dresdner Bahn — vom 1. April 1888 ab durch Weiterverkauf in das Eigenthum und den Betrieb des sächsischen Staates überging. Doch blieb die zusammenhängende Beförderung von Personen und Gütern ohne Wechsel der Wagen zwischen Berlin und Dresden aufrecht erhalten. Die Bahn besitzt einen eigenen Bahnhof in Dresden-Friedrichstadt, welcher mittels einer Verbindungscurve an die Dresdner Verbindungsbahn angeschlossen wurde, bei welcher Gelegenheit im Jahre 1874 auch die schwierige Höherlegung eines Theiles der Letzteren zum Zwecke der Ueberführung mehrerer Straßenzüge erfolgte.

59. Leipzig-Plagwitzer Linie und Plagwitzer Güterverkehrsgleise.

Für die Entwickelung der Industrie von Plagwitz und Lindenau hatte sich das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnverbindung der genannten Orte mit dem bayerischen Bahnhofe in Leipzig und mit der Leipziger Verbindungsbahn immer dringender herausgestellt, so daß bereits die Privatunternehmung sich um die Concession für diese Linie, welche die für die Tarifberechnung maßgebende Entfernung von Plagwitz nach dem bayerischen und dem Uebergabebahnhofe in Leipzig abkürzte und zugleich Connewitz die längst begehrte Güterverkehrsstelle gewähren sollte, bewarb.

Nach Ansicht der Königlichen Staatsregierung konnte jedoch die Ausführung dieses Bahn-Mittelgliedes nur auf Staatskosten in Frage kommen und gleichzeitig mußte der Betrieb und weitere Ausbau der von Dr. Heine in Plagwitz-Lindenau hergestellten Güterverkehrsgleise vom Staate in die Hand genommen werden.

Die Ständeversammlung 1885/86 stimmte der bezüglichen Vorlage der Königlichen Staatsregierung zu.

Die Heine'schen Verkehrsanlagen gingen am 1. April 1886 durch Kauf in den Besitz des sächsischen Staatsfiskus über; ein bereits fertiger Theil der Leipzig-Plagwitzer Verbindungsbahn wurde am 24. September 1886, die ganze Linie am 17. September 1888 für den Güterverkehr eröffnet.

80. Mügeln-Nerchau-Trebsener Linie.

Der im Jahre 1879 von der Königlichen Staatsregierung den Ständen vorgelegte Plan einer schmalspurigen Secundärbahn von Döbeln über Mügeln nach Oschatz mit einer Flügelbahn von Mügeln nach Wermsdorf fand die Genehmigung nicht, da ein übereinstimmender Beschluß der beiden Kammern über den Bau dieser Linie nicht zu Stande kam.

Bei Wiedervorlegung dieses Planes im Jahre 1881 hatte die Staatsregierung den Bau der Flügelbahn Mügeln-Wermsdorf vorläufig fallen gelassen, da sich die Ansichten, in welcher Weise den Verkehrsbedürfnissen von Wermsdorf und Mutzschen am Besten zu genügen sein werde, noch nicht hinreichend geklärt hatten.

Das Ergebniß der hiernach weiter angestellten Erörterungen war das Project einer Schmalspurbahn Mügeln-Wermsdorf-Nerchau-Trebsen zum Anschluß an die normalspurige Linie Großbothen-Wurzen, wobei die direkte Leitung des Personenverkehres nach und von Wurzen durch Einlegung einer dritten Schiene in die Hauptbahn zwischen Nerchau-Trebsen und Wurzen in Aussicht genommen war.

Der Bau der Linie wurde von der Königlichen Staatsregierung der Ständeversammlung 1885/86 in dieser Gestalt vorgeschlagen und von derselben genehmigt.

Bei der im November 1887 begonnenen Bauausführung wurde jedoch von der vorerwähnten Einlegung einer dritten Schiene und damit von der direkten Leitung des Personenverkehres nach und von Wurzen abgesehen.

Der Betrieb auf der Linie wurde am 1. November 1888 eröffnet, nachdem auf der Theilstrecke Mügeln-Mahlis bereits vom 27. September 1888 ab die provisorische Beförderung von Rüben eingerichtet worden war.

81. Schönfeld-Geyerer Linie.

Schon im Jahre 1854, als die Einbeziehung des Erzgebirges in das sächsische Eisenbahnnetz die Königliche Staatsregierung beschäftigte, kam die Verbindung der Stadt Annaberg in der Richtung nach Schwarzenberg in Frage. Dieses Project erledigte sich aber für lange Zeit, indem jener Anschluß in der Richtung nach Chemnitz erfolgte.

Der Mangel einer kürzeren Verbindung der Städte Annaberg und Buchholz mit dem Zwickauer Kohlenbecken und den westlichen Landestheilen Sachsens, sowie mit den hinterliegenden Gebieten und die Nothwendigkeit, den Städten Geyer, Schlettau, Scheibenberg und Elterlein, sowie den industriellen Thälern der Mittweida und Pöhla die fehlende Eisenbahnverbindung zu gewähren, veranlaßten nun die Königliche Staatsregierung, der Ständeversammlung im Dezember 1883 eine Vorlage über die Möglichkeiten, die vorhandenen Bedürfnisse zu befriedigen, zu unterbreiten, ohne jedoch hierzu bestimmte Anträge zu stellen.

Die Schwierigkeiten, welche theils auf den sich vielfach widersprechenden Interessen, theils in den höchst ungünstigen Terrainverhältnissen beruhten, veranlaßten die eingehendsten Erörterungen, als deren Frucht die im Dezember 1885 gestellten Anträge der Königlichen Staatsregierung auf Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von Annaberg beziehentlich Buchholz über Schlettau, Scheibenberg und durch das Thal der Mittweida nach Schwarzenberg nebst einer schmalspurigen Abzweigung von Grünstädtel nach Rittersgrün, die gegenwärtig noch im Bau begriffen sind, sowie einer schmalspurigen Secundärbahn von Schönfeld (Chemnitz-Annaberger Linie) nach Geyer hervorgingen. Die Ständeversammlung von 1885/86 genehmigte diese Anträge.

Der Bau der Linie Schönfeld-Geyer begann im Dezember 1887, ihre Betriebseröffnung erfolgte am 1. Dezember 1888.

In der Ausführung begriffene Linien.

Zum Bau genehmigt und in ihrer Ausführung durch die Staatsregierung mehr oder minder vorgeschritten sind folgende Linien:

a) normalspurige: Annaberg-Schwarzenberg (unter Nr. 61 bereits angeführt), Stollberg-Zwönitz, Schlettau-Crottendorf, Kamenz-Elstra, Bautzen-Königswartha, Großpostwitz-Cunewalde, Berthelsdorf-Großhartmannsdorf mit Zweigbahn Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke;

b) schmalspurige: Grünstädtel-Rittersgrün (ebenfalls bei Nr. 61 erwähnt) und Mügeln-Geising-Altenberg.

III.

Die allmähliche Ausbreitung des Bahnnetzes.

Die Herstellung der ersten Eisenbahnen in Sachsen hatte die Königliche Staatsregierung aus den in Abschnitt I dargelegten Gründen lediglich der Privatunternehmung überlassen, deren Kräfte und Befähigung zur Ausführung so umfassender Pläne sie mit reichen Mitteln in verschiedener Form und Richtung zu stärken und zu fördern bemüht war.

Nichtsdestoweniger sah sich die Königliche Staatsregierung nach Verlauf eines Jahrzehntes, nachdem sich das Privatkapital von den Eisenbahnunternehmungen fast gänzlich zurückgezogen hatte, genöthigt, selbstthätig einzugreifen, um entweder die von Privaten angefangenen Bauten zu beenden, weil jene wegen Erschöpfung ihrer Mittel an der Weiterführung der Bauten behindert waren, oder den Bau beschlossener Bahnen, zu dessen Ausführung Privatgesellschaften sich nicht fanden, von Anfang an in die Hand zu nehmen.

Später hat sich neben dem Staatsbau, insbesondere in den siebziger Jahren, auch der Privatbau und zwar in einem solchen Umfange wieder geltend gemacht, daß beide Arten fast gleichen Antheil an der Herstellung der gegenwärtig im Besitz des Staates befindlichen Bahnen haben.

In der folgenden Darstellung werden die seit Eröffnung der ersten Strecke im Jahre 1837 bis Ende 1887 alljährlich in Betrieb gesetzten Linien und Strecken aufgeführt, wie sie ursprünglich entweder als Staats- oder Privatbahnen entstanden und gegenwärtig Eigenthum des Staates sind.

Seit dem Jahre 1837 wurden hergestellt und eröffnet:

im Jahre	von der Königlichen Staatsregierung		von Privatgesellschaften		zusammen
	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer
1837	—	—	14,01	Leipzig-Gerichshain.	14,01
1838	—	—	73,91	Gerichshain-Riesa und Oberau-Dresden-Neustadt.	73,91
1839	—	—	27,50	Riesa-Oberau.	27,50
1840/41	—	—	—	—	—
1842	—	—	38,52	Leipzig-Altenburg.	38,52
1843	—	—	—	—	—
1844	—	—	24,33	Altenburg-Crimmitschau.	24,33
1845	—	—	10,84	Crimmitschau-Werdau.	55,99
			7,92	Werdau-Zwickau.	
			37,23	Dresden-Neustadt-Bischofswerda.	
1846	—	—	17,15	Werdau-Reichenbach.	57,87
			40,72	Bischofswerda-Löbau.	
1847	—	—	9,38	Löbau-sächsisch-preußische Landesgrenze.	38,43
			29,05	Riesa-Limmritz.	
1848	17,06	Dresden-Altstadt-Pirna.	33,96	Zittau-Löbau	86,60
	35,58	Plauen-sächsisch-bayerische Landesgrenze.			
1849	—	—	—	—	—
1850	24,24	Pirna-Krippen.	—	—	24,24
1851	9,34	Krippen-sächsisch-böhmische Landesgrenze.	—	—	39,51
	25,17	Reichenbach-Plauen.			
	5,00	Leipziger Verbindungsbahn.			

im Jahre	von der Königlichen Staatsregierung		von Privatgesellschaften		zusammen
	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer
1852	3,43 35,68	Dresdner Verbindungsbahn. Limmritz-Chemnitz.	—	—	39,11
1853	—	—	—	—	—
1854	4,08	Zwickau-Cainsdorf.	—	—	4,08
1855	—	—	13,70	Dresden-Altstadt-Tharandt.	13,70
1856	0,39	Verbindungsstück in der Richtung Neumark.	5,08 0,57 12,48 3,68 1,00	Dresdner Elbzweigbahn. Deubener Kohlenbahn. Hänichener Kohlenbahn. Niederhermsdorfer Kohlenbahn. Rippiener Kohlenbahn.	23,20
1857	—	—	1,06	Windberg-Kohlenbahn.	1,06
1858	12,33 36,30 48,65	Schönbörnchen-Gößnitz. Cainsdorf-Schwarzenberg. Chemnitz-Zwickau.	11,30 0,78	Wüstenbrand-Lugau. Kohlenbahn Lugau-Kaiserin Augusta- und neuer Karlschacht.	109,36
1859	5,20	Schneeberg-Niederschlema.	—	—	5,20
1860	—	—	8,70	Coswig-Meißen.	8,70
1861	—	—	—	—	—
1862	26,30	Tharandt-Freiberg.	5,04	Großenhain-Priestewitz.	31,34
1863/64	—	—	—	—	—
1865	101,73	Herlasgrün-Oelsnitz-Eger.	35,11 9,75	Gößnitz-Gera. Brunn-Greiz.	146,59
1866	55,56	Annaberg-Flöha-Chemnitz.	19,25	Borsdorf-Grimma.	74,81
1867	—	—	6,54 22,23	Kieritzsch-Borna. Grimma-Leisnig.	28,77

im Jahre	von der Königlichen Staatsregierung		von Privatgesellschaften		zusammen
	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer
1868	7,37	Scheibe-Großschönau.	53,79	Leisnig-Meißen.	61,99
			0,83	Segengottesschacht-Kohlenbahn.	
1869	27,24	Freiberg-Flöha.	—	—	45,21
	17,65	Niederwiesa-Hainichen.			
	0,32	Verbindungsstück auf dem Leipziger Platz in Dresden-Neustadt.			
1870	—	—	—	—	—
1871	2,14	Großschönau-Warnsdorf.	—	—	28,49
	26,35	Radeberg-Kamenz.			
1872	20,70	Rochlitz-Penig.	18,82	Weipert-Annaberg.	100,88
	6,40	Limbach-Wittgensdorf.			
	54,96	Chemnitz-Borna.			
1873	14,87	Ebersbach-Löbau.	23,97	Nossen-Freiberg.	39,48
	0,64	Im Bahnhofe Ebersbach.			
1874	19,41	Plauen-Oelsnitz.	27,83	Gaschwitz-Meuselwitz.	92,05
	7,90	Seifhennersdorf-Eibau.	19,92	Hainichen-Roßwein.	
	6,20	Eibau-Ebersbach.			
	10,79	Kamenz-sächsisch-preußische Landesgrenze.			
1875	13,70	Ebersbach-Sohland.	114,63	Chemnitz-Aue-Adorf.	385,64
	20,85	Pirna-Arnsdorf.	8,04	Zwota-Klingenthal.	
	0,93	Carolaschacht-Kohlenbahn.	54,51	Wolfsgefärth-Weischlitz.	
			33,29	Zwickau-Falkenstein.	
			57,90	Sächsisch-böhmische Landesgrenze-Reitzenhain-Flöha.	
			10,59	Pockau-Olbernhau.	
			20,82	Zeithain-Elsterwerda.	
			14,29	Freiberg-Mulda.	
			36,09	Glauchau-Penig und Rochlitz-Großbothen.	
1876	5,09	Warnsdorf-Seifhennersdorf.	32,58	Werdau-Weida.	70,27
			11,87	Mulda-Bienenmühle.	
			20,73	Penig-Rochlitz.	

im Jahre	von der Königlichen Staatsregierung		von Privatgesellschaften		zusammen
	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer
1877	64,18	Bautzen-Schandau.	25,22	Großbothen-Wurzen.	125,95
	16,06	Neustadt-Dürröhrsdorf.			
	14,26	Riesa-Lommatzsch.			
	6,23	Sohland-Wilthen.			
1878	2,96	Leipziger Verbindungsbahn mit Curve in der Richtung Gaschwitz.	—	—	2,96
1879	19,46	Stollberg-St. Egidien.	—	—	52,56
	9,44	Niederneukirch-Bischofswerda.			
	9,79	Plagwitz-Gaschwitz.			
	2,03	Staatskohlenbahn bei Oelsnitz.			
	1,76	Höhlteich-Lugau.			
	0,60	Verbindungsstück in Flöha.			
	6,61	Oberoderwitz-Eibau.			
	0,81	Verbindungscurve in Riesa.			
	2,06	Verbindungsbahn in Greiz.			
1880	14,92	Pirna-Berggießhübel.	—	—	36,16
	19,27	Lommatzsch-Nossen.			
	1,97	Elbkaibahn in Riesa mit Verbindungsbahn.			
1881	6,70	Wilkau-Kirchberg.	—	—	6,70
1882	3,35	Kirchberg-Saupersdorf.	—	—	24,68
	21,33	Hainsberg-Schmiedeberg.			
1883	17,33	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.	—	—	54,41
	4,41	Schmiedeberg-Kipsdorf.			
	32,67	Weida-Altstadt-Mehltheuer.			
1884	16,55	Radebeul-Radeburg.	—	—	84,98
	19,49	Klotzsche-Königsbrück.			
	13,72	Zittau-Markersdorf.			
	19,54	Döbeln-Mügeln.			
	2,41	Weida (Station)-Weida-Altstadt (Haltestelle).			
	13,27	Bienenmühle-Moldau.			

im Jahre	von der Königlichen Staatsregierung		von Privatgesellschaften		zusammen
	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer	folgende Bahnen und Strecken	Kilometer
1885	11,38	Mügeln-Oschatz.	—	—	25,32
	13,94	Mosel-Ortmannsdorf.			
1886	10,90	Potschappel-Wilsdruff.	1,04	Strecke der Verbindungsbahn Leipzig (bayerischer Bahnhof)-Plagwitz-Lindenau.	
	13,91	Wilischthal-Ehrenfriedersdorf.			
	1,90	Herold-Thum.			
	2,01	Neumark-Brunn.			30,42
	0,21	Elbkaibahn in Riesa.			
	0,45	Im Bahnhofe Klingenthal bis sächsisch-böhmische Landesgrenze.			
1887	43,91	Leipzig-Geithain.	—	—	
	6,02	Schönberg-sächsisch-reußische j. L. Landesgrenze.			50,92
	0,99	Elbkaiverbindungsbahn in Riesa.			
Zus.	1178,35		1107,55		2285,90

Hierzu gehört das Graphikon I, in welchem die vom Staate erbauten Bahnen schwarzfarbig und die durch Privatbau entstandenen rothfarbig angegeben sind.

Wenn auch während der fünfzigjährigen Vergangenheit der sächsischen Staatsbahnen in den neun Jahren 1840, 1841, 1843, 1849, 1853, 1861, 1863, 1864 und 1870 Bahneröffnungen nicht stattgefunden haben, so hat doch der Bahnbau nur im Jahre 1840 geruht. In den übrigen Jahren wurde derselbe fortgesetzt und zwar: in den Jahren 1841 und 1843 an der sächsisch-bayerischen Bahn; im Jahre 1849 an der sächsisch-bayerischen, sächsisch-böhmischen und Chemnitz-Riesaer Bahn; im Jahre 1853 an der Albertsbahn und der Strecke Zwickau-Cainsdorf; im Jahre 1861 an der Tharandt-Freiberger Bahn; im Jahre 1863 an der Chemnitz-Annaberger und voigtländischen Bahn; im Jahre 1864 an der Chemnitz-Annaberger, voigtländischen, Greiz-Brunner und Gößnitz-Geraer Bahn und im Jahre 1870 an der

Chemnitz-Leipziger, Radeberg-Kamenzer, Großschönau-Warnsdorfer und Annaberg-Weiperter Bahn.

In der folgenden, aus der vorangegangenen Tabelle entstandenen Uebersicht wird für jedes Jahr das Längenverhältniß zwischen Staats- und Privatbahnen fortlaufend gegenübergestellt:

im Jahre	Länge der von der Königl. Staatsregierung hergestellten Bahnen. Kilometer.	Länge der von Privatgesellschaften hergestellten Bahnen. Kilometer.	Von der Gesammtlänge der alljährlich vorhandenen Bahnen fielen auf die von der Königl. Staatsregierung hergestellten Prozent.	Von der Gesammtlänge der alljährlich vorhandenen Bahnen fielen auf die von Privatgesellschaften hergestellten Prozent.
1837	—	14,01	—	100,00
1838	—	87,92	—	100,00
1839	—	115,42	—	100,00
1840	—	115,42	—	100,00
1841	—	115,42	—	100,00
1842	—	153,94	—	100,00
1843	—	153,94	—	100,00
1844	—	178,27	—	100,00
1845	—	234,26	—	100,00
1846	—	292,13	—	100,00
1847	—	330,56	—	100,00
1848	52,64	364,52	12,62	87,38
1849	52,64	364,52	12,62	87,38
1850	76,88	364,52	17,42	82,58
1851	116,39	364,52	24,20	75,80
1852	155,50	364,52	29,90	70,10
1853	155,50	364,52	29,90	70,10
1854	159,58	364,52	30,45	69,55
1855	159,58	378,22	29,67	70,33
1856	159,97	401,03	28,52	71,48
1857	159,97	402,09	28,46	71,54
1858	257,25	414,17	38,31	61,69
1859	262,45	414,17	38,79	61,21
1860	262,45	422,87	38,30	61,70
1861	262,45	422,87	38,30	61,70
1862	288,75	427,91	40,29	59,71

im Jahre	Länge der von der Königl. Staatsregierung hergestellten Bahnen.	Länge der von Privatgesellschaften hergestellten Bahnen.	Von der Gesammtlänge der alljährlich vorhandenen Bahnen fielen auf die von der Königl. Staatsregierung hergestellten	Von der Gesammtlänge der alljährlich vorhandenen Bahnen fielen auf die von Privatgesellschaften hergestellten
	Kilometer.		Prozent.	
1863	288,75	427,91	40,29	59,71
1864	288,75	427,91	40,29	59,71
1865	390,48	472,77	45,23	54,77
1866	446,04	492,02	47,55	52,45
1867	446,04	520,79	46,13	53,87
1868	455,41	575,41	44,07	55,93
1869	498,62	575,41	46,43	53,57
1870	498,62	575,41	46,43	53,57
1871	527,11	575,41	47,81	52,19
1872	609,17	594,23	50,62	49,38
1873	624,68	618,20	50,26	49,74
1874	668,98	665,95	50,11	49,89
1875	704,46	1016,11	40,94	59,06
1876	709,55	1081,29	39,62	60,38
1877	810,28	1106,51	42,27	57,73
1878	815,24	1106,51	42,36	57,64
1879	865,80	1106,51	43,90	56,10
1880	901,96	1106,51	44,91	55,09
1881	908,66	1106,51	45,09	54,91
1882	933,34	1106,51	45,76	54,24
1883	987,75	1106,51	47,16	52,84
1884	1072,73	1106,51	49,22	50,78
1885	1098,05	1106,51	49,81	50,19
1886	1127,43	1107,55	50,44	49,56
1887	1178,55	1107,55	51,55	48,45

Nachdem die Königliche Staatsregierung ihre Thätigkeit mit der Fortsetzung des Baues der sächsisch-bayerischen Bahn im Monat April des Jahres 1847 begonnen hatte, betrug im darauf folgenden Jahre der Antheil der vom Staate hergestellten Bahnen bereits 12,62 Prozent der Gesammtbahnlänge jenes Jahres von 417,16 Kilometer. Neben dem nunmehr eingetretenen und stark fortgesetzten Staatsbau sank die vom Anfang her erlangte hohe Antheilsbedeutung des Privatbaues

mit einigen Schwankungen in einzelnen Jahren fort bis zum Jahre 1874, wo Staats- und Privatbau bei 668,98 und 665,95 Kilometer Bahn oder 50,11 und 49,89 Prozent Antheilsbedeutung sich am nächsten kamen. In Folge des seit jener Zeit wiederum aufgeblühten Privatbaues überstieg derselbe in Kurzem und bis zum Jahre 1876 bei 60,38 Prozent Antheil den Staatsbau bei nur 39,62 Prozent. Obwohl vom Jahre 1877 an der Staatsbau fortschritt, während der Privatbau stillstand, blieb letzterer doch mit dem neuerdings wieder erlangten großen Vorsprunge bis zum Jahre 1885 in der Bedeutung seines Antheiles an der Gesammtheit vorherrschend. Erst im Jahre 1886 überholte die Länge der vom Staate erbauten Bahnen diejenige der von Privaten hergestellten wieder, so daß im Jahre 1887 der Staatsbau den Privatbau bei 51,55 beziehentlich 48,45 Prozentantheil um 3,10 Prozent Unterschied überwog.

Die Entwickelung des sächsischen Eisenbahnnetzes hat im Laufe der Zeit mannigfache Wandlungen erfahren. In größeren Zeitabschnitten betrachtet, läßt sich der Charakter der auf Graphikon II dargestellten fünf Entwickelungsstufen im Großen und Ganzen, wie folgt, kurz erklären:

Dem ersten Zeitabschnitt von 1837 bis 1847 (graufarbige Linien), in welchem lediglich der Privatbau herrschte, folgte das Jahrzehnt der geringsten Bauthätigkeit (gelbfarbige Linien). In diesem Zeitraum geriethen die Gesellschaften zweier größerer Unternehmungen (sächsisch-bayerische und Chemnitz-Riesaer Bahn) in finanzielle Nothlage, welche dieselben an ihrem Fortbestande hinderte. Dieser Vorgang hatte die Abwendung des Privatkapitales von den Eisenbahnen zur Folge, so daß die Fortsetzung der begonnenen Bauten wie der Neubau ganzer Linien nur noch aus Staatsmitteln möglich war. Daher war die Königliche Staatsregierung auch zur alleinigen Ausführung der sächsisch-böhmischen Bahn genöthigt, umsomehr als diejenige Privatgesellschaft, welcher die Erbauung dieser Linie bewilligt worden war, auf ihr Vorrecht verzichtet hatte. In diesem Jahrzehnt sind überhaupt nur zwei kurze Bahnen, die Albertsbahn und die Löbau-Zittauer Bahn, aus Privatmitteln, die letztere noch mit Staatsunterstützung, entstanden. Im dritten Zeitabschnitte von 1858 bis 1867 (grünfarbige Linien) war der Bahnbau mehr auf die Herstellung innerer Verbindungslinien gerichtet, um den Mittelstädten Sachsens, wie Annaberg, Freiberg, Glauchau, Grimma, Großenhain, Leisnig, Meerane, Meißen, Oelsnitz, Schneeberg, Schwarzenberg und zahlreichen kleineren an den neuen Linien gelegenen Industriestädten und Ortschaften den Anschluß an das Eisenbahnnetz zu verschaffen. Nur eine größere über die Landesgrenze reichende Bahn, die voigtländische, wurde in jenem Zeitraume mit ausgeführt. Im folgenden Jahrzehnt von 1868 bis 1877 (blaufarbige Linien) machten sich die Wirkungen des raschen wirthschaftlichen Aufschwunges auch im Bahnbau geltend, denn in diesem Zeit-

abschnitte allein sind rund 42 Prozent der Ende des Jahres 1887 vorhandenen Gesammtbahnlänge entstanden. Die damals flüssigen reichen Geldmittel suchten Verwendung in größerem Umfange und fanden sie auch leicht bei den sofort zahlreich entstandenen Eisenbahnprojecten, die, als ein Zeichen jener Zeit, in größerem Maßstabe auftauchten, ihre Ziele aber vielfach nicht erreichten. Die damaligen Bestrebungen zur Herstellung neuer Bahnen waren mehr auf die Unterbringung des Geldüberflusses, als auf das wahre Bedürfniß gerichtet, wie solches bei der Fortsetzung des Eisenbahnbaues bisher maßgebend gewesen war. Auch die Staatsregierung mußte der allgemein herrschenden Strömung folgen und sich zur Erbauung zahlreicher Linien entschließen. Von den in diesem Jahrzehnt entstandenen 930 Kilometer Bahnen wurden 62 Prozent von Privaten und 38 Prozent vom Staate erbaut. In dem letzten Zeitabschnitte von 1878 bis 1887 (rothfarbige Linien) würde der Rückschlag, als eine Folge der vorangegangenen großen Bauthätigkeit, welcher zunächst in einem vollständigen Aufhören des Privatbaues sich kund gab, durch ein langsameres Fortschreiten des Eisenbahnbaues viel mehr empfunden worden sein, als es thatsächlich der Fall gewesen ist, wenn nicht ein anderes System, nämlich das des Secundärbahnbaues und Betriebes mit billigeren Mitteln, sich Bahn gebrochen hätte. Mit Hilfe der Wirkungen desselben sind in dem letzten Jahrzehnt immer noch 369 Kilometer Bahnen aus Staatsmitteln hergestellt worden. Allein die Anlagekosten für alle in diesem zehnjährigen Zeitraume entstandenen Bahnen betrugen auf jedes Kilometer durchschnittlich nur rund 100 000 Mark, während vom Gesammtanlagekapital am Ende des Jahres 1887 auf ein Kilometer durchschnittlich 272 000 Mark entfallen.

Ziffermäßig dargestellt war die Bedeutung der fünf Zeitabschnitte in der Gesammtentwickelung des Bahnnetzes folgende:

	in Betrieb gesetzte Bahnen Kilometer	in Prozenten der Bahnlänge des Jahres 1887
von 1837 bis 1847	330,56	14,46
„ 1848 „ 1857	231,50	10,13
„ 1858 „ 1867	404,77	17,71
„ 1868 „ 1877	949,96	41,56
„ 1878 „ 1887	369,11	16,14

Die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen in den politischen Gebieten des Königreiches, wie solche gegenwärtig abgegrenzt sind, begann durch Erbauung der

Leipzig-Dresdner Linie zuerst in den Kreishauptmannschaften Leipzig und Dresden. Im Jahre 1844 nahm der Bahnbetrieb in der Kreishauptmannschaft Zwickau und im Jahre 1845 in der Kreishauptmannschaft Bautzen seinen Anfang. In welchem Umfange die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen von ihrer ersten Entstehung bis zum Jahre 1887 mit Einschluß der fremden Bahnen innerhalb der Grenzen jeder Kreishauptmannschaft alljährlich fortgeschritten ist, geht aus der folgenden Uebersicht hervor:

Auf je 1000 Quadratkilometer Flächenraum kommen an Bahnanlagen innerhalb der Grenzen

im Jahre	der Kreishauptmannschaft				des Königreiches
	Leipzig	Zwickau	Dresden	Bautzen	
	Kilometer.				Kilometer.
1837	0,93	—	—	—	0,93
1838	4,12	—	1,74	—	5,86
1839	4,91	—	3,58	—	8,49
1840	4,91	—	3,58	—	8,49
1841	4,91	—	3,58	—	8,49
1842	6,85	—	3,58	—	10,43
1843	6,85	—	3,58	—	10,43
1844	6,85	0,33	3,58	—	10,76
1845	6,85	1,58	5,24	0,82	14,49
1846	6,85	2,72	5,24	3,54	18,35
1847	8,53	2,72	5,50	4,17	20,92
1848	8,82	4,82	7,13	6,43	27,20
1849	8,82	4,82	7,13	6,43	27,20
1850	8,82	4,82	8,75	6,43	28,82
1851	9,15	6,50	9,37	6,43	31,45
1852	10,97	7,07	9,59	6,43	34,06
1853	10,97	7,07	9,59	6,43	34,06
1854	10,97	7,34	9,59	6,43	34,33
1855	10,97	7,34	10,51	6,43	35,25
1856	10,97	7,36	12,03	6,43	36,79
1857	10,97	7,36	12,10	6,43	36,86
1858	10,97	14,40	12,10	6,43	43,90
1859	11,73	14,75	12,10	6,76	45,34
1860	11,73	14,75	12,68	6,76	45,92
1861	11,73	14,75	12,68	6,76	45,92
1862	11,73	14,75	14,77	6,76	48,01

im Jahre	der Kreishauptmannschaft				des Königreiches
	Leipzig	Zwickau	Dresden	Bautzen	
	Kilometer.				Kilometer.
1863	11,73	14,75	14,77	6,76	48,01
1864	11,73	14,75	14,77	6,76	48,01
1865	11,72	20,28	14,77	6,76	53,53
1866	15,01	23,98	14,77	6,76	58,52
1867	14,93	23,98	14,77	6,76	60,44
1868	16,87	23,98	16,47	7,26	64,58
1869	17,11	26,05	17,18	7,25	67,59
1870	17,11	26,05	18,57	7,25	68,98
1871	17,11	26,05	19,01	8,71	70,88
1872	21,58	28,28	19,01	8,72	77,59
1873	23,27	28,28	20,61	9,75	81,91
1874	26,85	29,57	20,61	11,38	88,41
1875	28,50	46,94	27,20	13,70	116,34
1876	29,89	48,01	27,99	13,82	119,71
1877	31,57	48,01	32,49	16,04	128,11
1878	33,47	48,01	32,49	16,04	130,01
1879	34,13	49,60	32,54	17,11	133,38
1880	34,13	49,60	34,93	17,11	135,79
1881	34,13	50,05	34,93	17,11	136,24
1882	34,13	50,27	36,37	17,12	137,89
1883	34,13	51,86	36,67	17,11	139,77
1884	35,43	51,86	39,60	18,37	145,26
1885	36,19	52,79	39,60	18,37	146,95
1886	36,26	54,00	40,34	18,37	148,97
1887	39,19	54,41	40,40	18,37	152,37

Von den Ende des Jahres 1887 innerhalb der Grenzen des Königreiches vorhanden gewesenen 2284,48 Kilometer Bahnen (ohne die Privatkohlenbahnen im Zwickauer Bezirke von 42,33 Kilometer) kamen in absoluten Zahlen:

815,74 Kilometer auf die Kreishauptmannschaft Zwickau,
605,79 " " " " Dresden,
387,53 " " " " Leipzig und
275,42 " " " " Bautzen.

Die industriereichste Kreishauptmannschaft, Zwickau, ist auch am dichtesten mit Eisenbahnen durchzogen, denn auf je 1000 Quadratkilometer ihres Flächenraumes

kamen im Jahre 1887: 54,41 Kilometer Bahn; bei den Kreishauptmannschaften Dresden 40,40, Leipzig 39,19 und Bautzen 18,37 Kilometer (vergleiche vorstehende Tabelle).

Wird der prozentuale Antheil des Flächenraumes der einzelnen Kreishauptmannschaften am Gesammtflächenraum des Königreiches ihrem prozentualen Antheile an der Gesammtbahnlänge des Königreiches gegenübergestellt, so berechnen sich

	vom Gesammt-Flächenraum	von der Gesammt-Bahnlänge des Jahres 1887
	Prozent	Prozent
auf die Kreishauptmannschaft Zwickau .	30,81	33,71
" " " Dresden .	28,93	26,52
" " " Leipzig . .	23,79	23,72
" " " Bautzen .	16,47	12,05
	100	100

Die Bahnanlagen in Sachsen nehmen vom Gesammtflächenraum des Königreiches an 14992,94 Quadratkilometer ohngefähr 68 Quadratkilometer oder 0,45 Prozent desselben in Anspruch.

Von den am Ende des Jahres 1888 im Eigenthume des sächsischen Staates befindlichen Bahnen sind entstanden:

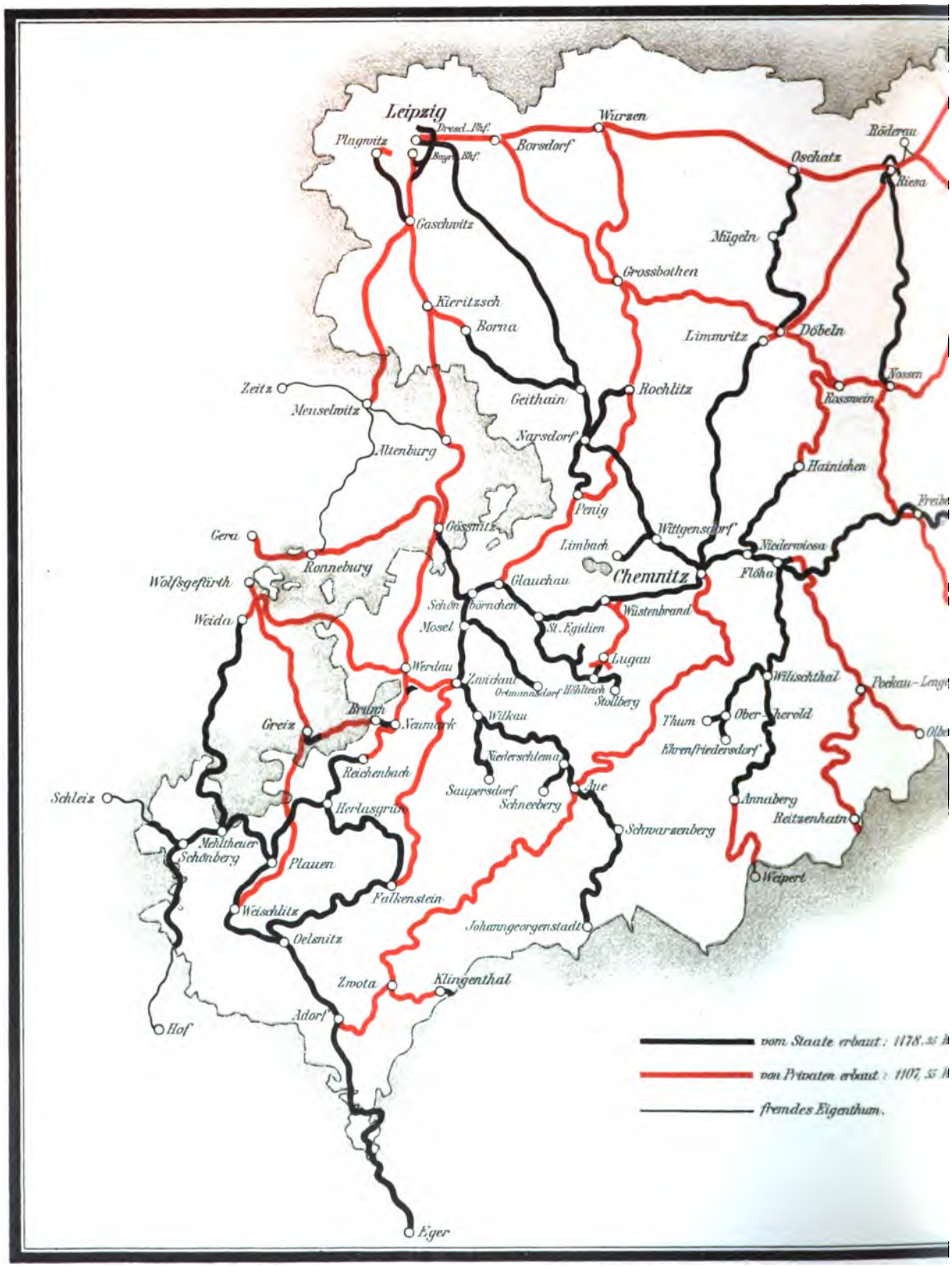
520,02 Kilometer = 21,84 Prozent während der Regierung Sr. Majestät des hochseligen Königs Friedrich August II.,

707,35 Kilometer = 29,71 Prozent während der Regierung Sr. Majestät des hochseligen Königs Johann

und bis jetzt

1153,77 Kilometer = 48,45 Prozent, beinahe die Hälfte der Gesammtbahnlänge, während der gegenwärtigen Regierung Sr. Majestät des Königs Albert.

Graphikon I.


Leipzig
Dresd. Bhf.
Plagwitz
Bayr. Bhf.
Borsdorf
Wurzen
Rödertau
Oschatz
Riesa
Gaschwitz
Mügeln
Grossbothen
Kieritzsch
Borna
Limmritz
Döbeln
Zeitz
Meuselwitz
Geithain
Rochlitz
Rosswein
Nossen
Narsdorf
Altenburg
Hainichen
Penig
Gössnitz
Gera
Wittgensdorf
Niederwiesa
Limbach
Ronneburg
Chemnitz
Flöha
Wolfsgefärth
Glauchau
Schönbornchen
Wüstenbrand
Weida
Mosel
St. Egidien
Lugau
Werdau
Zwickau
Ortmannsdorf
Hohlteich
Stollberg
Wilischthal
Pockau-Lengefeld
Brunn
Greiz
Neumark
Wilkau
Thum
Ober-Wiesenthal
Ehrenfriedersdorf
Niederschlema
Reichenbach
Saupersdorf
Schneeberg
Aue
Annaberg
Schleiz
Herlasgrün
Schwarzenberg
Reitzenhain
Mehltheuer
Schönberg
Plauen
Weipert
Falkenstein
Weischlitz
Johanngeorgenstadt
Oelsnitz
Zwota
Klingenthal
Adorf
Hof
Eger
vom Staate erbaut: 1178,35 M.
von Privaten erbaut: 1107,55 M.
fremdes Eigenthum.

I.

Die ursprüngliche Entstehung

der im Eigenthum des

KGL. SÄCHS. STAATES

befindlichen Eisenbahnen

als

Staats-oder Privatbahnen

Ende des Jahres

1887.

...meter – 51,55 % } der Gesammtbahnlänge
...meter – 48,45 % } des Jahres 1887
von 2285,90 Klm.

Lith. u. Druck von Paul Herrmann, Dresden.

Graphikon II.

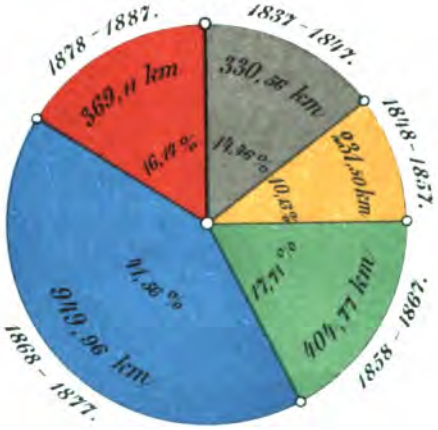
Leipzig
Dresd. Bhf.
Plagwitz
Beyr. Bhf.
Borsdorf
Wurzen
Röderau
Oschatz
Riesa
Gaschwitz
Mügeln
Grossbothen
Leisnig
Kieritzsch
Borna
Limmritz
Döbeln
Zeitz
Geithain
Rochlitz
Nossen
Rosswein
Meuselwitz
Narsdorf
Altenburg
Hainichen
Penig
Gera
Gössnitz
Wittgensdorf
Limbach
Niederwiesa
Ronneburg
Chemnitz
Flöha
Wolfsgefärth
Glauchau
Schönbörnchen
Wüstenbrand
Weida
Mosel
St. Egidien
Lugau
Werdau
Zwickau
Ortmannsdorf
Höhltrich
Stollberg
Wilischthal
Brunn
Gainsdorf
Wilkau
Greiz
Neumark
Thum
Ober-herold
Ehrenfriedersdorf
Reichenbach
Niederschlema
Schleiz
Saupersdorf
Schnerberg
Aue
Annaberg
Herlasgrün
Reitzenhain
Schwarzenberg
Mehltheuer
Schönberg
Plauen
Weipert
Falkenstein
Weischlitz
Johanngeorgenstadt
Oelsnitz
Zwota
Klingenthal
Adorf
Hof
Eger
Fremdes Eigenthum in Pacht oder Mitbetrieb.
Die
K. SÄCH
Darges
Erster
Zweite
Dritter
Vierter
Fünfte

II.

Die Ausbreitung der
SÄCHS. STAATSEISENBAHNEN
von 1837 bis 1887.
dargestellt in fünf Zeitabschnitten:

Der Zeitabschnitt von 1837 bis 1847
" " " 1848 " 1857
" " " 1858 " 1867
" " " 1868 " 1877
" " " 1878 " 1887

BEDEUTUNG
der fünf einzelnen Zeitabschnitte
im Vergleich zur Gesammtheit des Jahres
1887.



Zus: 2285,90 km.

Lith. u. Druck von Paul Herrmann, Dresden.

IV.

Der Schienenweg.

Was dem Verkehrsmittel der „Eisenbahn“ diesen Namen für alle Zeiten gegeben hat, das ist gerade am wenigsten neu und charakteristisch an demselben gewesen. Denn schon lange vorher, ehe von einem Eisenbahnwesen im späteren Sinne die Rede war, hat es eiserne Schienenwege gegeben, während doch erst mit der Erfindung der Lokomotive die Herrschaft der Eisenbahn im Weltverkehre begann.

Den Anforderungen des Lokomotivbetriebes galt es nur den schon vor ihm gebräuchlichen Schienenweg anzupassen, und wie auf anderen Gebieten, so mußte auch hier das Richtige mit Mühe und vielen Opfern gesucht werden.

Die erste Eisenbahn Sachsens, die Leipzig-Dresdner, fand für diesen Zweck in Deutschland keine Vorbilder, denn die noch vor ihr entstandene kurze Nürnberg-Fürther Bahn konnte bei ihrer geringen Ausdehnung und der ihr selbst noch mangelnden Erfahrung als ein solches Vorbild nicht gelten. So waren die Erbauer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auch bezüglich des Schienenweges selbst auf die Nachahmung ausländischer und besonders englischer Einrichtungen angewiesen.

Zunächst war die Spurweite des Schienengleises durch das Spurmaß der ersten aus England bezogenen Lokomotive gegeben, da dieselbe nach der Spurweite der Liverpool-Manchester Bahn von 1,435 Meter gebaut worden war.

Weniger leicht und zweifellos war die Wahl des geeignetsten Oberbaues. Es standen sich hier gleich im Anfange zwei grundverschiedene Systeme gegenüber: das amerikanische (Plattschienen auf Gleisbäumen mit Grundschwellen)

und das englische „massive" (Kantenschienen auf gußeisernen Stühlen und Grundschwellen). Welche Ansichten damals über diese Systeme herrschten, das ergiebt sich sehr deutlich aus einem Berichte, welchen das Eisenbahn-Comité in Leipzig im Jahre 1834 veröffentlichte. In demselben sind die Vortheile des amerikanischen Systems gegenüber dem englischen, namentlich in finanzieller Hinsicht, in's hellste Licht gestellt. „Nicht die lange Dauer und die Kostspieligkeit des Materials", heißt es in demselben wörtlich, „sondern Sicherheit gegen den Unwerth der Actien und eine möglichst hohe, gleich nach Vollendung der Bahn erreichbare Dividende und ein verhältnißmäßiger Gewinn an den Actien muß das Ziel sein, wornach verständige Unternehmer zu streben haben", und in demselben Berichte wird zugleich die Hoffnung ausgesprochen, daß künftig die deutschen Ingenieure mehr in Nordamerika, als in England ihre Muster suchen würden. Jedenfalls waren auch diese Gesichtspunkte maßgebend gewesen, als sich die Compagnie in der That zunächst für die Anwendung des amerikanischen Holzbaues entschied. Derselbe wurde auf der ersten Section Leipzig-Wurzen und zwar auf Dämmen verlegt, während in den Einschnitten, beziehentlich auf gewachsenem Boden der englische „massive" Oberbau, Kantenschienen mit einem Gewicht von 45 Pfund das Yard (oder 24,5 Kilogramm das Meter) auf gußeisernen Stühlen und Querschwellen zur Ausführung kam. Im Jahre 1836 trafen die ersten dieser in England angefertigten Schienen in Leipzig ein; an der Lieferung der Kantenschienen betheiligte sich anfänglich auch ein sächsisches Werk, nämlich das Freiherrlich von Burgk'sche Eisenhüttenwerk „Friedrich-August-Hütte", das jedoch später nur noch an der Lieferung des Kleineisenzeuges Theil nahm.

Schon die ersten Lokomotivfahrten zwischen Leipzig und Althen zeigten die ungenügende Widerstandsfähigkeit des gewählten Oberbausystems, und besonders des amerikanischen, auf dessen Billigkeit man so große Hoffnungen gesetzt. Der bauleitende Ingenieur entschied sich daher für die Anwendung eines weit stärkeren und tragfähigeren Oberbaues auf dem übrigen Theile der Bahn, und im Frühjahre 1837 wurde der Beschluß gefaßt, die breitbasige, oben birnförmige, in Amerika zuerst angewendete Schiene, Vignolschiene genannt, etwa 50 Pfund das Yard (oder 27,5 Kilogramm das Meter) schwer, auf Lang- und Querschwellen mit Hakennägeln ohne Zwischenverbindung zu wählen. Die inzwischen eingetretene außergewöhnliche Steigerung der Holzpreise war die Veranlassung zu Versuchen, ob nicht die Langschwellen ganz zu entbehren seien und diese Versuche führten, nicht ohne anfänglichen Widerspruch des Bauleiters, zu dem Entschlusse, die breitbasigen Schienen mit Weglassung aller Langschwellen unmittelbar auf die in Abständen von $2^1/_2$ bis $2^2/_3$ Fuß (oder 0,71 bis 0,76 Meter) auf ein fortlaufendes Kiesbett gelegten Querschwellen zu befestigen, zur Herstellung einer ganz richtigen und festen Lage aber noch walzeiserne

Verbindungsplatten da anzubringen, wo zwei Schienen zusammenstoßen. Damit war die erste Form des jetzt noch gebräuchlichen deutschen Oberbaues — theilweise unter zufälligen Einflüssen — geschaffen. Die Kosten desselben waren aber mehr als doppelt so hoch, als die ursprünglich veranschlagten.

Der amerikanische Plattschienen-Oberbau, welcher in der Folge 50 bis 60 Prozent mehr Unterhaltungskosten beanspruchte, als der massive, wurde im Frühjahre 1843 gänzlich beseitigt.

Die Erfahrungen, welche die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zum Theil mit großen Opfern gemacht hatte, gingen naturgemäß den später entstandenen sächsischen Bahnen zu Gute, denn von keiner derselben wurde der Plattschienen-Oberbau angewendet. Die sächsisch-bayerische Eisenbahn-Compagnie hatte anfänglich die Vignolschiene in ähnlicher Gestalt und Schwere wie die Leipzig-Dresdner Bahn eingeführt und dieselbe von Leipzig bis Crimmitschau gelegt. Ein von Rob. Stephenson in New-Castle eingeholtes Gutachten sprach sich jedoch mit Rücksicht auf die stärkeren Steigungen der Linie und die deshalb nöthigen schwereren Lokomotiven für ein tragfähigeres Schienenprofil von etwa 60 Pfund Schwere das Yard (oder 33,0 Kilogramm das Meter) aus und diesem Vorschlage entsprechend kamen im Jahre 1844 von Crimmitschau ab stärkere Schienen (Profil II von 28,8 Kilogramm das Meter) zur Anwendung. Dieser Oberbau der sächsisch-bayerischen Bahn mit seinen sonstigen technischen Einzelheiten bildete sodann etwa 10 Jahre lang das Muster für die übrigen in dieser Zeit entstandenen sächsischen Eisenbahnen, wie denn auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Jahre 1852 die Auswechselung ihrer älteren leichten Schienen (Profil I) gegen schwerere begann.

Während die ersten Schienen mit einer bereits erwähnten unwesentlichen Ausnahme aus englischen und belgischen Werken bezogen werden mußten, begann im Frühjahr 1848 das von Arnim'sche Eisenhüttenwerk „Königin-Marienhütte" in Cainsdorf das Auswalzen von Schienen mit so gutem Erfolge, daß von da an der sächsische Eisenbahnbau zum weitaus größten Theile durch dieses vaterländische Walzwerk mit Schienen, welche den englischen in keiner Beziehung nachstanden, versorgt werden konnte.

Im Jahre 1854 ordnete das Königliche Finanzministerium für sämmtliche damals bestehende Staatseisenbahnlinien die Einführung eines einheitlichen Schienenprofils an, welches vom Jahre 1855 an als Profil III mit einem Gewicht von 30,7 Kilogramm das Meter in Anwendung kam. Nach diesem Profile wurden auch im Jahre 1864 die ersten Schienen mit Stahlkopf und im Jahre 1865 die ersten Stahlschienen für die sächsischen Staatsbahnen gewalzt. Mit Stahlkopfschienen war schon 1859 bei der Leipzig-Dresdner Bahn ein Versuch angestellt worden, zu

ausgedehnterer beziehungsweise ausschließlicher Anwendung kamen jedoch die Stahlkopfschienen erst von 1867 und die Stahlschienen von 1875 an.

Da die Einführung immer stärkerer Lokomotiven zur Erzielung größerer Zugkräfte auch immer höhere Ansprüche an den Oberbau stellte, so erfolgte im Jahre 1869 bei den sächsischen Staatseisenbahnen sowohl, wie bei der Leipzig-Dresdner Bahn die Einführung eines neuen Schienenprofils IV, 36,5 Kilogramm das Meter schwer, dessen Form und Maße noch auf Anwendung von Eisen oder Stahlkopf berechnet wurden und welchem für die ausschließliche Walzung aus Stahl im Jahre 1881 das Profil V von 34,4 Kilogramm das Meter folgte. Inzwischen waren für schmalspurige Secundärbahnen im Jahre 1880 kleinere Schienen von nur 15,6 Kilogramm Schwere das Meter angenommen worden, welche als Profil Ia bezeichnet werden, und im Jahre 1881 kam das für normalspurige Secundärbahnen bestimmte Schienenprofil IIb von 24,4 Kilogramm das Meter zuerst auf der Linie Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt zur Einführung.

Am Ende des Jahres 1887 lagen in den 4273,11 Kilometer langen Gleisen der sächsischen Staatseisenbahnen im Ganzen 8318476 Meter Schienen mit einem Gesammtgewicht von 287567 Tonnen. Davon waren 15,12 Prozent der Schienenlänge von Eisen, 45,13 Prozent von Eisen und Stahl, 39,75 Prozent nur von Stahl. Das Kleineisenzeug hatte ein Gewicht von 35654 Tonnen.

Die Schienen wurden in Sachsen fast ausschließlich auf Holzschwellen gelagert. Versuche mit Steinwürfeln, welche schon beim Beginn des Eisenbahnbaues, namentlich in Verbindung mit Stuhlschienen, angestellt wurden, hatten keinen günstigen Erfolg, auch ist, abgesehen von einigen Versuchen, der eiserne Schwellenoberbau nirgends zu ausgedehnter Anwendung gelangt. Von Anbeginn wurde zu Holzschwellen meist Kiefernholz verwendet. Da jedoch unimprägnirte Kiefernschwellen verhältnißmäßig rasch der Zerstörung durch Fäulniß unterlagen, so verwendete von 1846 an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auch eichene Querschwellen in größerem Umfange.

Die Imprägnirung der Schwellen mit fäulnißwidrigen Flüssigkeiten wurde bereits Mitte der vierziger Jahre bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn versucht. An den sächsischen Staatsbahnen wurden nach mehrfachen Versuchen im Jahre 1851 Imprägniranstalten errichtet, in welchen man die Schwellen in einer Lösung von Kupfervitriol kochte; es wurden aber auch die Schwellen durch bloses Eintauchen in Kupfervitriol- und Zinkchloridlösungen zu imprägniren gesucht. In Niederau entstand 1861 die erste Privatanstalt für Schwellenimprägnirung, in welcher Schwellen mit Zinkchlorid oder Theeröl und einigen anderen chemischen Substanzen getränkt wurden. Die früher eingeschlagenen Methoden hatten wenig Erfolg und in den sechziger Jahren wurde die Mehrzahl der Schwellen immer noch

unimprägnirt verlegt. Vom Jahre 1871 an trat hierin jedoch eine entschiedene Wendung ein, nachdem das Verfahren, die Schwellen mit einer Zinkchloridlösung im luftleeren Raume zu imprägniren, Annahme gefunden hatte. Im Jahre 1871 errichteten Privatunternehmer auf Grund eines mit denselben abgeschlossenen Vertrages in Dresden-Altstadt, Löbau und Falkenstein i. V. Anstalten, in welchen sämmtliche Kiefernschwellen nach der angegebenen Methode imprägnirt wurden. Von diesen Anstalten ging die Dresdner 1880 wieder ein, während in der dazu erpachteten Löbauer Anstalt die Staatseisenbahnverwaltung seit 1886 Schwellen in eigener Regie imprägniren läßt. Von den am Ende des Jahres 1887 in den Gleisen liegenden 4 679 892 Gleisquerschwellen waren 94,02 Prozent imprägnirt und nur 1,62 Prozent von hartem Holze. Außer denselben lagen noch 867 179 Meter hölzerne Weichen- und Langschwellen, 953 Stück eiserne Querschwellen und 21 310 Stück Steinwürfel in den Gleisen.

Zu den Ausweichevorrichtungen wurden im Anfange die heute auf deutschen Hauptbahnen verbotenen Schleppweichen verwendet. Erst mehrere Jahre später kamen die Zungenweichen zur Einführung. Die Weichenböcke trugen anfänglich keine Signale und waren auch nicht beleuchtet. Ende 1887 lagen in den Gleisen der sächsischen Staatsbahnen insgesammt 7 576 Weichen.

Die wichtigste Aufgabe für den Bau des Schienenweges war und blieb aber die Wahl der Trace und die Ueberwindung der Schwierigkeiten, welche die Natur selbst dem Schienenpfade entgegenstellte. Für die erste Bahn Sachsens war durch sächsische Ingenieure der Weg festgestellt worden, der schließlich auch von dem zu einem Gutachten veranlaßten englischen Ingenieur Walker mit wenigen Aenderungen als bester bezeichnet worden war. In dem Projecte waren Steigungen von 1 : 100 vorgesehen. Ingenieur Walker empfahl jedoch dringend, stärkere Steigungen als 1 : 200 nicht aufzunehmen. Er führte dabei aus, daß innerhalb gewisser Grenzen keine Ausgaben zu scheuen seien, womöglich noch ein besseres Profil zu erlangen und gab zu bedenken, daß Ersparnisse dieser Art Verschwendung künftiger Dividenden auf ewige Zeiten hinaus sei, da jede Bahn umsoweniger brauchbar und nutzbar sein werde, jemehr ihr Profil von der Ebene abweiche. Es ist nicht ohne Interesse, daß im Gegensatze zum Direktorium, welches sich Walker's Ansichten anschloß, der um die erste Eisenbahn Sachsens hochverdiente Friedrich List der Meinung war, „die Vervollkommnung des Niveaus" erst vorzunehmen, wenn der Ertrag der Bahn dazu die Mittel biete. Die Bahn wurde jedoch Walker's Vorschlägen entsprechend und mit der höchsten Steigung von 1 : 200 ausgeführt.

Bei der vorwiegend hügeligen Bodengestaltung Sachsens hatten alle später entstandenen Linien, mit Ausnahme der sächsisch-böhmischen, immer größere Steig-

ungen zu überwinden, je mehr sie die Gebirgshöhen und ihre Uebergänge erstiegen, wobei die Fortschritte in der Technik, sowohl im Maschinenwesen, wie im Bahnbau und im gegenseitigen Verhalten beider zu einander, alle Schwierigkeiten besiegen halfen. In welcher Weise diese Widerstände überwunden worden sind, geht am Besten aus folgenden Zahlen hervor:

Es betrug

	die Betriebslänge	die zu überwindende Gesammtsteigung in beiden Bahnrichtungen
im Jahre 1839 (nach Eröffnung der Leipzig-Dresdner Linie)	Kilometer 115,13	Meter 313,44
im Jahre 1847	345,42	1 371,11
„ „ 1857	606,44	2 795,84
„ „ 1867	1 015,28	5 432,18
„ „ 1877	1 954,52	12 146,13
„ „ 1887	2 351,20	15 695,63

Hiernach berechnet sich auf jedes Kilometer Bahn eine durchschnittliche Gesammtsteigung

von 2,72 Meter im Jahre 1839,
„ 3,97 „ „ „ 1847,
„ 4,61 „ „ „ 1857,
„ 5,35 „ „ „ 1867,
„ 6,21 „ „ „ 1877 und
„ 6,68 „ „ „ 1887.

Die durchschnittlichen Höhenwiderstände bei allen Bahnlinien zusammen sind im Laufe der Zeit um mehr als das Doppelte gewachsen und zur Ueberwindung derselben hat in ähnlichem Maße auch der Kraftaufwand verstärkt werden müssen, abgesehen von der durch die Längenausdehnung der Bahnen bedingten Vermehrung der Betriebskraft.

In gleicher Weise hat die fortschreitende Technik die Mittel geliefert, den Schienenweg mehr und mehr der Bodenbeschaffenheit anzuschmiegen und mit demselben in die engsten Thäler vorzudringen. Während auf der freien Strecke der Leipzig-Dresdner Linie der kleinste Krümmungshalbmesser 1000 Meter, derjenige auf der sächsisch-bayerischen Linie 455 Meter und auf der sächsisch-böhmischen Linie

566 Meter betrug, ist man bei späteren Hauptbahnen bis auf den Halbmesser von 170 Meter herabgegangen, und die große Fähigkeit der Schmalspurbahnen, sich den lokalen Verhältnissen anzupassen, beruht wesentlich auf dem kleinen Krümmungshalbmesser von 50 Meter, der bei ihnen zur Anwendung gelangen konnte. In welcher Weise die Krümmungen der sächsischen Bahnen solchergestalt sich vermehrten, ergeben folgende Vergleichungen:

Es lagen in Krümmungen

im Jahre 1839 (nach Vollendung der Leipzig-Dresdner Linie) . . . . . 25,65 Prozent der Bahnlänge,
im Jahre 1887 . . . . . 44,04 „ „ gesammten Bahnlänge

und es entfielen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge

im Jahre 1839 (bei der Leipzig-Dresdner Bahn) . . . . 9,99 Kreisbogengrade,
„ „ 1887 . . . . . 63,83 „

Unterscheidet man hierbei die normalspurigen von den schmalspurigen Linien, so entfallen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge der normalspurigen Linien 59,88, der schmalspurigen dagegen 123,20 Kreisbogengrade. Ein sehr augenfälliges Beispiel für diese Zunahme der Krümmungen bietet die Linie Chemnitz-Aue-Adorf, welche fast genau so lang ist, wie die erste sächsische Bahn Leipzig-Dresden. Während nämlich die Krümmungen der Letzteren nur 1153,50 Kreisbogengrade enthalten, betragen dieselben bei der Linie Chemnitz-Aue-Adorf 11914,20 Grade, also mehr als zehnmal soviel. Die Bahnlinie bildete im Jahre 1839 aller 36,0 Kilometer und 1887 aller 5,6 Kilometer einen ganzen Kreisbogen, und zwar bei den normalspurigen aller 6,0 und bei den schmalspurigen schon aller 2,9 Kilometer. Die Gesammtlänge der Bahnlinien des Jahres 1887 enthielt 416,86 volle Kreise.

Die ersten großen, von der Gestaltung des Terrains gebotenen Kunstbauten im Zuge des Schienenweges entstanden schon mit den ersten Bahnen Sachsens, nämlich die Elbbrücke bei Riesa, der Tunnel bei Niederau, sowie die großen Viaducte über das Göltzschthal bei Netzschkau und das Elsterthal bei Jocketa, Bauwerke, die in ihrer Art von späteren nicht übertroffen wurden. Der Elbstrom ist inzwischen noch an 5 weiteren Stellen von sächsischen Staatsbahnen überschritten worden und Ende 1887 waren es 116 Viaducte von 16,059 Kilometer Gesammtlänge, sowie 1048 Brücken mit 1731 Oeffnungen von über 2 Meter Lichtweite, welche Thäler, Flüsse und Bäche übersetzten, während durch 36 Tunnels von 5,786 Kilometer Gesammtlänge den Schienengleisen ein unterirdischer Weg gebahnt ist.

Die Größenverhältnisse der umfangreichsten Bauwerke sind folgende:

	Länge	Höhe	Spannweite der größten Oeffnung
	Meter	Meter	Meter
Göltzschthalviaduct bei Netzschkau	512	74	31
Elsterthalviaduct bei Jocketa	281	69	32
Muldenthalviaduct bei Cossen	381	67	26
Elbbrücke mit Viaduct bei Riesa	640	17	100
„ „ „ in Dresden	1518	11,6	28
„ „ „ bei Schandau	265	14	80
„ „ „ „ Meißen	329	14,8	52
„ bei Niederwartha	351	14,5	60
„ „ Pirna	297	13,5	30
und die Tunnel:			
bei Niederau	513	—	—
„ Wendischfähre	377	—	—
„ Altenburg	375	—	—
„ Elsterberg	357	—	—

Schwierigkeiten anderer Art bereitete dem Eisenbahnbau in Sachsen das dichte Straßennetz, mit welchem sich der Eisenbahnverkehr gleich von Anfang an abzufinden hatte. Schon die Leipzig-Dresdner Linie berührte 178 Straßen und Wege, von denen 99 im Niveau überschritten und 21 über- und 58 unterführt waren. Ende 1887 kreuzten die Bahn 5134 Straßen und Wege, von denen 3632 im Niveau liegen, während 332 über- und 1170 unterführt sind. Außer diesen Kunstbauten befinden sich noch im Bahnkörper und in den zur Bahn gehörigen Parallelwegen 13305 kleinere Durchlässe bis einschließlich 2 Meter Lichtweite der einzelnen Oeffnungen.

Zum Schutze gegen Schneeverwehungen sind schon in den ersten Zeiten des Eisenbahnbetriebes Einrichtungen getroffen worden. Bis zum Schlusse des Jahres 1887 waren zu diesem Zwecke Erdwälle, Mauern, Pallisaden, Zäune u. s. w. in einer Gesammtlänge von 247,17 Kilometer errichtet.

V.

Die Sicherungsvorkehrungen.

Schon die ersten Erfahrungen und Ereignisse im Eisenbahnbetriebe lehrten, daß der in rascher Bewegung befindliche Eisenbahnzug eine „wandelnde Gefahr" sei und daß diejenigen Vorkehrungen hier nicht zureichten, die man für die Sicherung anderer Fahrbetriebe geschaffen. Die Schnelligkeit der Bewegung und die Schwere der bewegten Massen bargen nicht nur Gefahren für die Eisenbahnzüge selbst, sondern auch für Diejenigen, welche dem Schienenwege nahe kamen oder berufen waren, an und auf demselben thätig zu sein. Vor Allem schien die Nothwendigkeit vorhanden, jedem Zuglaufe die Ankündigung desselben auf der zu befahrenden Strecke voranzuschicken und zwischen dem Personale des fahrenden Zuges und dem über die sichere Fahrbarkeit der Strecke wachenden eine Verständigung herzustellen, wozu sich noch die Anforderung einer solchen Verständigung zwischen dem Zugpersonale und dem Führer der Lokomotive selbst gesellte. Daraus entwickelte sich die Zeichensprache des Eisenbahnbetriebes: das Signalwesen.

Die erste englische Lokomotivbahn Liverpool-Manchester wurde im Anfange ohne Signale betrieben, ja die Lokomotiven derselben hatten nicht einmal die Dampfpfeife, welche erst seit 1834 von Stephenson eingeführt wurde. Nicht minder war die erste deutsche Lokomotivbahn Nürnberg-Fürth so gut wie ohne Signale betrieben worden, obwohl zu jener Zeit die englischen Bahnen bereits ihr Signalsystem besaßen. Während aber die erste Eisenbahn Sachsens, die Leipzig-Dresdner, auf

allen Gebieten ihre Vorbilder in England suchte, ging sie bezüglich der Signaleinrichtungen durchaus ihren eigenen Weg, auf welchem ihr mit mehr oder weniger Abweichungen die meisten der später entstandenen deutschen Eisenbahnen folgten.

Noch vor Eröffnung der ganzen Bahnstrecke ließ im Jahre 1838 die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie das erste Signalbuch, wohl das erste in Deutschland überhaupt, drucken. Dasselbe weist 24 einzelne Signalformen auf, die ohne Ausnahme neu erfunden waren. Alle diese Signale, diejenigen mit der Dampfpfeife ausgenommen, wurden am Tage mit kleinen Fähnchen, Nachts mit Laternen, welche bunte Gläser enthielten, gegeben. Allein bald ließen neue und unvorhergesehene Ereignisse die Unzulänglichkeit dieser Signalmittel erkennen und besonders war die Ankündigung des Zuglaufes von Wärter zu Wärter durch jene Fähnchen und Laternen eine unzuverlässige. Man griff daher zu akustischen Signalen, indem man die Streckenwärter mit Signalhörnern ausrüstete, um jedoch alsbald zu erkennen, daß bei stürmischem Wetter die Postenkette eine viel zu dichte sein müßte, um die Zeichen zuverlässig zu übertragen. Weitere Versuche mit kostspieligen Klingelzügen scheiterten an deren Unbeweglichkeit und im Jahre 1840 entschloß man sich deshalb zur Aufstellung von optischen Signalen, die von Wärter zu Wärter sichtbar, die Ertheilung durchlaufender Zeichen vermitteln sollten. Die ersten dieser Vorrichtungen bestanden aus Gestellen mit aufziehbaren Ballons. Der Ballon auf höchster Höhe bezeichnete: „Der Zug kommt!" auf halber Höhe: „Langsam fahren!" und fortwährend auf- und niederbewegt: „Halt!" In der Nacht wurden die Ballons durch Laternen ersetzt, die erst später, als man bemerkte, daß bei Nacht der Ort und die Bewegung eines Lichtes nicht unterscheidbar seien, bunte Scheiben erhielten. Nachtsignale waren indeß auf der Leipzig-Dresdner Bahn bis zum Jahre 1843 selten nöthig. Bald reichten die Zeichen, die mit diesen Korbballons gegeben werden konnten, nicht mehr aus; man verwendete deshalb an ihrer Stelle bunte Scheiben und als sich auch diese nicht bewährten, verschiedenartig geformte Breter und Tafeln. Aber auch diese mußten als zu unhandlich und den Einwirkungen der Stürme nicht widerstehend, bald wieder aufgegeben werden. Nachdem endlich auch die Idee einer vollständigen optischen Telegraphenlinie nach dem Muster der zwischen Berlin und Coblenz bestehenden preußischen Telegraphen verfolgt und wieder aufgegeben worden war, kam endlich im Jahre 1842 die Aufstellung von Signalapparaten mit zwei Flügeln und Vorrichtung zum Aufziehen von ein oder zwei Laternen übereinander zur Ausführung, wie sie von da an auf vielen deutschen Bahnen Anwendung fanden. Von dieser Zeit an begann eine große Vervielfältigung der Signalzeichen, auf welche hier im Einzelnen einzugehen zu weit führen würde.

Die electromagnetiſche Telegraphie als Verſtändigungsmittel für den ſicheren Zuglauf zu benutzen, kam bereits 1835 im Schooße der Leipzig-Dresdner Eiſenbahn-Verwaltung in Frage, nachdem die aufſehenerregenden Verſuche von Gauß und Weber bekannt geworden waren. Die Unvollkommenheit der Erfindung ſelbſt und die mangelnde Erkenntniß ihrer Tragweite verhinderten jedoch damals, daß Sachſen das erſte Land wurde, in welchem der Eiſenbahnbetrieb ſich den electromagnetiſchen Telegraphen dienſtbar machte. Immerhin geſchah dies aber noch früher, als in den meiſten anderen Ländern Deutſchlands. Im Jahre 1844 führte die Taunusbahn — zuerſt in Deutſchland — den von Fardelly in Mannheim erfundenen electromagnetiſchen Telegraphen-Apparat in ihrem Betriebe ein. Bereits im Jahre darauf beſchloß die ſächſiſch-bayeriſche Eiſenbahnverwaltung, als erſte Sachſens und zweite Deutſchlands, und faſt gleichzeitig mit ihr die ſächſiſch-ſchleſiſche Eiſenbahngeſellſchaft die Einführung des Fardelly'ſchen Telegraphen zunächſt auf einem Theile ihrer Bahnlinien. Ende Auguſt 1846 erfolgte die Aufſtellung der Apparate auf der mit der Leitung bereits verſehenen Strecke Leipzig-Kieritzſch und einige Tage ſpäter auf der Strecke Dresden-Radeberg und damit die erſte Verwendung der electromagnetiſchen Telegraphie in Sachſen überhaupt. Zu Anfang 1847 hatte die ſächſiſch-ſchleſiſche Eiſenbahngeſellſchaft die längſte Eiſenbahntelegraphenlinie Deutſchlands in Betrieb. Auf letztgenannter Bahn und bei der Weiterführung der Telegraphenlinie von Kieritzſch nach Altenburg kamen in der Folge noch Fardelly'ſche Apparate zur Anwendung. Dagegen wurden von Altenburg ab Stöhrer'ſche Apparate aufgeſtellt, mit welchen auch der in den Jahren 1849 bis 1851 auf der Leipzig-Dresdner Linie eingerichtete electromagnetiſche Telegraph verſehen wurde.

Im Jahre 1853 ordnete das Königliche Finanzminiſterium die Einführung einer einheitlichen Signaliſirung auf den damals vorhandenen Staatseiſenbahnlinien an, welche jedoch erſt im Jahre 1859 völlig zur Durchführung kam. Inzwiſchen war im Jahre 1856 bereits die allgemeine Einführung der electriſchen Glockenſignale vom Königlichen Finanzminiſterium angeregt, ſchließlich aber aufgegeben worden, da man die Entbehrlichkeit der durchlaufenden optiſchen Signale nicht für möglich hielt. In Sachſen wurde aber die Zwickau-Schwarzenberger Bahn im Jahre 1858 zuerſt mit Glockenſignalen ohne optiſche Telegraphen dem Betriebe übergeben. Die Leipzig-Dresdner Bahn folgte im Jahre 1861 mit der Errichtung von Glockenſignalhäuſern, neben denen auch noch die optiſchen Telegraphen beſtehen blieben.

Mehr und mehr brach ſich jedoch die Erkenntniß Bahn, daß die Sicherheit des Eiſenbahnbetriebes weit mehr durch die Art der beim engliſchen Betriebe gebräuchlichen Signale, welche auf dem Syſtem der Abſperrſignale beruhten, als durch

die unzuverlässige Ankündigung der Zugläufe durch optische Signale gewährleistet würde. Schon im Jahre 1853 war in dem sehr lebhaft befahrenen sogenannten Curvendreieck bei Werdau ein Sperrsignal — wahrscheinlich das erste in Deutschland — in Gestalt einer Wendescheibe, mit welcher sich auch eine Laterne drehte, aufgestellt worden, und die Anwendung derartiger Signale wiederholte sich seitdem in einzelnen Fällen an besonders betriebsgefährlichen Punkten. Erst in der Mitte der sechziger Jahre begannen jedoch die Bestrebungen, das vorhandene Signalsystem zu verlassen, bestimmtere Gestalt anzunehmen und im Frühjahre 1869 trat auf der Linie Dresden-Chemnitz zuerst das neue Signalsystem in Kraft, welches unter Anderem den Gebrauch der optischen Telegraphen für den durchlaufenden Signaldienst aufhob, an deren Stelle die electrischen Glockensignale setzte und Absperrsignale und Knallsignale zu regelmäßiger Anwendung brachte. Die Durchführung dieses neuen Signalsystems fand nach Maßgabe des Signalbuches vom 8. November 1869 auf den einzelnen Linien nach und nach statt. Diesem Signalbuche folgte das unterm 4. Januar 1875 erschienene, am 1. April desselben Jahres bei den sächsischen Staatseisenbahnen eingeführte Signalbuch für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches, welches unterm 1. April 1886 durch ein neues ersetzt wurde.

Von einzelnen Signaleinrichtungen beanspruchen folgende ein besonderes Interesse.

Die Weichen waren im Anfange ohne Signale und unbeleuchtet. Erst als mit dem wachsenden Verkehre auch die Ausdehnung der Bahnhöfe und damit die Zahl der Weichen immer mehr zunahm, trat die Nothwendigkeit stärker hervor, die Stellung der Weichen bei Tag und Nacht kenntlich zu machen. Dies erfolgte durch Aufsteckung einer mit dem Weichenbocke sich drehenden Scheibe und Nachts durch Anhängung einer Laterne. Diese Einrichtungen wurden zu Anfang der fünfziger Jahre allgemeiner eingeführt, so auf der sächsisch-bayerischen Bahn im Jahre 1852. Nach mehrfachen Versuchen, den Weichensignalen bei Tag und Nacht die gleiche Form zu geben und dabei die zu Verwechslungen mit anderen Nacht-Signalen Anlaß gebenden rothen Gläser der Weichenlaterne zu beseitigen, kam vom Jahre 1868 an die heute noch gebräuchliche Form der Weichensignale zur Einführung.

Die Centralisirung der Weichen- und Signalstellungen und die automatische Verbindung von Signalen und Weichen, welche durch das neue Signalbuch vom 1. April 1886 bezüglich der Bahnhofseinfahrten zur Vorschrift wurde, bildet in diesem wichtigen Theile des Betriebsdienstes einen großen Fortschritt. Eine der ersten Anlagen dieser Art in Deutschland und die erste in Sachsen kam im Curvendreieck bei Werdau zur Anwendung. Ihre allgemeinere Einführung begann seit dem Jahre 1877 und Ende 1887 waren bereits 119 solcher Centralstellungen im Bereiche der

sächsischen Staatsbahnen im Betriebe. Die electrische Verriegelung der Weichen ist seit dem Jahre 1883 ebenfalls auf einzelnen Stationen in Gebrauch.

Die auf einzelnen Strecken nach und nach eingetretene starke Häufung der Züge ließ die Nothwendigkeit hervortreten, die rasch aufeinanderfolgenden Züge vor Zusammenstößen besser, als durch die seitherigen Einrichtungen zu sichern. Es mußten zu diesem Zwecke auf solchen Strecken mit lebhaftem Verkehre innerhalb der Stationsdistanzen noch kleinere Abschnitte durch Signalstationen gedeckt werden, zwischen denen immer nur ein Zug ungefährdet sich bewegen oder aufhalten konnte. Schon im Jahre 1866 kam eine solche Maßregel auf der Strecke Werdau-Herlasgrün in Frage und am 1. Dezember 1867 trat auf der Strecke Herlasgrün-Göltzschthalbrücke und zwar hier zum ersten Male in Sachsen diese als „Distanzsignal" bezeichnete Einrichtung in's Leben. Das „Distanzsignal" war der Vorläufer des „Blocksignalsystems", welches an derselben Stelle und zwar zwischen Herlasgrün und Reichenbach am 1. Februar 1872 zur ersten Anwendung gelangte und von da an weitere Verbreitung auf den Hauptlinien fand, nachdem das vom 1. Januar 1871 ab giltige Bahnpolizeireglement für den norddeutschen Bund bestimmt hatte, daß Züge einander nur in Stationsdistanz folgen dürfen.

Ende des Jahres 1887 waren nunmehr im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen insgesammt vorhanden: 1352 optische Signale, davon 277 auf freier Strecke und 1075 in den Bahnhöfen, ferner 393 Blockapparate, 2560 electrische Läutewerke, 725 Sprechapparate, System Morse (von denen die ersten im Jahre 1856 zur versuchsweisen Anwendung kamen), und 6016,08 Kilometer Leitungsdrähte, sowie 18 Telephone.

Eine bei allen später entstandenen Bahnen nachgeahmte Einrichtung war die gleich im ersten Betriebe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn aufgestellte Tenderwache, ausgeführt durch einen den Zug vom Tender aus beobachtenden Mann. Aus dieser Vorkehrung ging später die Einrichtung der Zugleine hervor. Dieselbe bezweckte zunächst eine bessere Verständigung zwischen dem Zugpersonal und dem Lokomotivführer in Fällen der Noth, da sie das Geben von Dampfpfeifensignalen Seiten des Ersteren ermöglichte. Sie findet bereits in einer Verordnung des Königlichen Finanzministeriums vom Jahre 1858 Erwähnung; ihre Einführung wurde 1868 genehmigt und seit dem 15. Oktober 1870 ist sie bei allen Personen befördernden Zügen der sächsischen Staatsbahnen in Gebrauch. In Folge der Verlegung dieser ursprünglich über die Wagendächer geführten Zugleine an die rechte Seite des fahrenden Zuges ist dieselbe auch den Reisenden zum Geben des Haltesignales in Fällen der Gefahr zugängig. Diese letztere Einrichtung wurde im Jahre 1884 bei den Durchgangswagen und am 1. Januar 1886 bei allen Personenzügen getroffen.

Die wieder zu den einfacheren Formen zurückgekehrte Betriebsweise der Schmalspurbahnen schließt auf denselben die Signale, abgesehen von den Zugsignalen und den auf den Anschlußbahnhöfen erforderlichen, vollständig aus.

Von den Sicherungsvorkehrungen anderer Art sind vor Allem die Bremsvorrichtungen bemerkenswerth. Die Spindelbremse, von Anfang an gebräuchlich, behauptet auch heute noch im Wesentlichen ihre Herrschaft. Mit der zunehmenden Schnelligkeit der Züge trat aber das Bedürfniß hervor, die Bremsvorrichtungen an schnellfahrenden Zügen in eine Hand und zwar in die des Lokomotivführers zu geben und die Wirkung derselben zu erhöhen. Nebenher machte sich aber auch im Allgemeinen das Bestreben geltend, durch Einführung einer solchen, von der Lokomotive aus zu bedienenden Bremse an Kräften zur Bremsbedienung zu sparen. Letzterer Umstand besonders führte zur Anwendung der Heberleinbremse zuerst versuchsweise im Jahre 1880 auf den normalspurigen Secundärbahnen Olbernhau-Pockau und Neustadt-Dürröhrsdorf, sodann bei allen Schmalspurbahnen, zuerst im Jahre 1881 bei der Wilkau-Saupersdorfer, dann aber auch 1884 auf der normalspurigen Hauptbahn Chemnitz-Kieritzsch. Nachdem aber das Bahnpolizeireglement vom 30. November 1885 die Ausrüstung der mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde verkehrenden Züge mit durchgehender Bremse vorgeschrieben hatte, wurden seit 1886 auch umfassendere Versuche mit Luftdruckbremsen angestellt und nach und nach die schnellfahrenden Züge mit solchen Bremsen nach den Systemen: Carpenter, Schleifer und Westinghouse ausgerüstet.

Die Dampfbremsen an den Lokomotiven wurden zuerst im Jahre 1852 angewendet.

Als eine Vorkehrung zur Sicherung des Verkehres sind auch die electrischen Radcontacte zu erwähnen, die seit 1884 auf der Linie Chemnitz-Annaberg eingerichtet worden sind und dem Zwecke dienen, die Zuggeschwindigkeit unabhängig vom Lokomotivführer zu controliren und den Lauf des Zuges von der Station aus zu verfolgen.

Die erste zur Sicherung des Eisenbahnverkehres erlassene amtliche Bekanntmachung endlich datirt vom 26. März 1838 und ist vom Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, sowie von der Königlichen Kreisdirektion in Leipzig vollzogen. Die Bestimmungen derselben, welche besonders das Betreten der Bahn, das eigenmächtige Oeffnen der Barrièren u. s. w. behandeln, sind später in die Bahnpolizeireglements übergegangen, von welchen in Sachsen das erste unter dem Titel: „Verordnung, die Bahn- und Betriebspolizei auf den Eisenbahnen im Königreiche Sachsen betreffend", unterm 13. August 1856 erschienen ist, nachdem der-

ſelben das Geſetz vom 11. Auguſt 1855, die Beſchädigung von Eiſenbahnen und Telegraphen betreffend, vorhergegangen war. Die angezogene Bahnpolizeiverordnung wurde durch das am 1. Januar 1871 in Kraft getretene Bahnpolizeireglement für die Eiſenbahnen im Norddeutſchen Bunde aufgehoben, welchem unterm 4. Januar 1875 und 30. November 1885 Bahnpolizeireglements für die Eiſenbahnen Deutſchlands folgten.

VI.

Die Transportmittel.

Obschon Dampfmaschine und Schienenweg in früheren Zeiten beim Bergbau eng neben einander im Gebrauch waren, so bedurfte es doch mehr als eines Jahrhunderts, ehe der Anstoß zu ihrer gemeinsamen Verwendung im Transportwesen erfolgte. Erst durch die Erfindung des Dampfwagens, der Lokomotive, wurden die großen Erfolge eingeleitet, die beide im Weltverkehre erringen sollten. Mit der unausgesetzt fortschreitenden Vervollkommnung der Lokomotive gingen die Verbesserungen am Schienenweg Hand in Hand und durch die hieraus nach und nach entstandene günstigere Gestaltung der gegenseitigen Beziehungen wurden die Erfolge des Zusammenwirkens beider immer größer. So sehr die Natur dabei ihre Kräfte geliehen, so hat nicht nur die immer bessere Erkenntniß ihrer Gesetze, sondern auch die Kunstfertigkeit die Einrichtungen zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Eisenbahnen mehr und mehr gefördert.

Nicht minder haben die Wagen im Laufe der Zeit weitgehende Verbesserungen erfahren; insbesondere hat der Culturfortschritt auf die Vervollkommnung der Wagen mächtig eingewirkt, wie umgekehrt die Eisenbahnen überhaupt die Culturentwickelung gefördert und beschleunigt haben. Was sind allein für weitgehende Einrichtungen zur Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Reiseverkehres geschaffen worden! Und in gleicher Weise hat der Güterverkehr zu seiner besseren Bedienung fortgesetzt besondere Einrichtungen der Wagen zum Transport der verschiedenartigsten Dinge verlangt und erhalten.

1. Die Lokomotiven.

Die erste Lokomotive Sachsens, „Komet" genannt, stammte aus England, von Rothwell & Co. in Bolton, sie kostete 1383 Pfund Sterling und traf, in 15 Kisten verpackt, Ende November 1836 in Leipzig ein. Dieselbe wurde begreiflicherweise als ein Wunderwerk betrachtet und deshalb auch als ein solches in Leipzig öffentlich ausgestellt. Um ihre Bewegungen zu zeigen, war sie auf Böcke gesetzt und geheizt worden.

Am 28. März 1837 fand mit dieser Lokomotive die erste Probefahrt auf der Strecke zwischen Leipzig und Posthausen statt. Dies war der erste Lokomotivlauf in Sachsen.

Ende 1837 waren bereits 4 und Ende 1838 15 theils vier-, theils sechsrädrige Lokomotiven mit und ohne Kuppelung aus verschiedenen Fabriken Englands auf den bereits eröffneten Theilstrecken der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Betriebe. Im letztgenannten Jahre wurde von dem Direktorium derselben auch eine Lokomotive Namens „Columbus" aus der Fabrik von Gillingham & Wynants in Baltimore bezogen, die sich aber als unzuverlässig, ja fast als gänzlich unbrauchbar erwies. Bereits im Jahre 1839 hatte die in Uebigau bei Dresden errichtete Actienmaschinenbauanstalt nach dem Modell der Lokomotive „Komet" eine sechsrädrige Lokomotive Namens „Saxonia" erbaut, welche die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erwarb und in Betrieb nahm. Im Jahre 1840 hatte die sächsische Maschinenbauanstalt in Chemnitz eine Lokomotive hergestellt, die sich auch als tüchtig bewährte; dieselbe trug den Namen „Pegasus" und wurde von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie durch Umtausch der unbrauchbaren amerikanischen Lokomotive „Columbus" unter Zuzahlung baaren Geldes erworben.

Die sechsrädrigen Lokomotiven ohne Kuppelung wurden hauptsächlich in den Sommermonaten, die gekuppelten vierrädrigen aber in den Wintermonaten zur leichteren Ueberwindung der in dieser Jahreszeit auftretenden in der Fahrbahn liegenden Betriebsschwierigkeiten verwendet.

England blieb in den ersten Jahren vorzugsweise die Bezugsquelle der Lokomotiven. Von 1842 bis 1846 lieferte dieselben für die inzwischen entstandene sächsisch-bayerische, sächsisch-schlesische, sächsisch-böhmische und Chemnitz-Riesaer Bahn mit wenigen Ausnahmen die Maschinenbauanstalt von R. Stephenson in Newcastle. Diese Lokomotiven hatten außer anderen Vorzügen den Vortheil, daß zu ihrer Heizung sächsisches Brennmaterial verwendet werden konnte. Auch belgische Maschinenbauanstalten haben im Laufe jener Zeit einige Lokomotiven geliefert. Vom Jahre 1847 an wurden die Lokomotiven für die sächsischen Bahnen vorzugs-

weise aus deutschen Fabriken bezogen. In diesem Jahre begannen die Lieferungen von Borsig in Berlin; 1848 von R. Hartmann in Chemnitz, wie auch von Keßler in Karlsruhe und 1852 von Wöhlert in Berlin. Die meisten Lokomotiven für die sächsischen Bahnen, insbesondere die Staatsbahnen, lieferte die Maschinenbauanstalt von R. Hartmann, jetzt sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz. Von den Ende des Jahres 1887 bei den sächsischen Staatsbahnen vorhanden gewesenen 791 Lokomotiven stammten 780 aus deutschen Fabriken, davon allein 533 Stück von R. Hartmann beziehungsweise der sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz und nur 8 aus Oesterreich, 2 aus England und 1 aus Belgien.

Die immer größere Verdichtung der Verkehrslasten auf den Eisenbahnen, namentlich durch die schweren Massengüter, wie z. B. Kohlen, Holz, Eisen, Steine, Erze u. s. w., verlangte fortgesetzt Einrichtungen und Mittel zur Verstärkung der Zugkraft, die größere Lasten mit einem Zuge, wenn auch mit geringerer Geschwindigkeit, zu bewegen vermochte, während die Anforderungen des Personenverkehres mehr auf die Beschleunigung der Transporte gerichtet waren. Ganz nach den Gesetzen der Arbeitstheilung wurden, den verschiedenen Anforderungen des Verkehres entsprechend, auch besondere Eigenschaften der Lokomotiven erforderlich. In Folge dessen entstanden die einzelnen Gattungen derselben, die entweder als Eil-, Personen- oder Güterzuglokomotiven zu dienen hatten.

Da bei der Fortsetzung des Eisenbahnbaues, namentlich in enggewundenen Flußthälern und in gebirgigen Gegenden, stärkere Krümmungen der Bahnlinien nicht mehr vermieden werden konnten, so mußten die Lokomotiven für den Dienst auf solchen Bahnen mit drehbaren Achsen versehen werden. Die ersten Lokomotiven mit dieser Einrichtung kamen bei den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1856 in Betrieb.

Der immer mehr zunehmende Umfang des Rangirdienstes auf den Bahnhöfen verlangte leichtere und beweglichere Maschinen. Da nun die Mitführung eines Tenders bei diesen Lokomotiven überflüssig erschien, weil die Erneuerung des Wasser- und Feuerungsbedarfes jeden Augenblick möglich war, vereinigte man Tender und Lokomotive in der „Tenderlokomotive", die naturgemäß auf kürzeren Strecken und später auf Linien mit starken Steigungen und geringerem Verkehre auch den regelmäßigen Zugdienst versorgten. Die ersten dieser Tenderlokomotiven kamen im Jahre 1854 zur Anwendung.

Auch für den Dienst auf Secundärbahnen sind besondere Arten von Lokomotiven erbaut und seit 1880 in Betrieb genommen worden. Im Jahre 1885 wurden endlich auch Doppelmaschinen (System Fairlie) auf Schmalspurbahnen eingeführt.

Die Beschaffungskosten der Ende 1887 bei den sächsischen Staatsbahnen vorhanden gewesenen 791 Lokomotiven nebst ihren 573 Tendern betrugen zusammen

36 273 088 Mark oder 5,83 Prozent des Gesammtanlagekapitales. Die Unterhaltungskosten derselben, einschließlich der dem Erneuerungsfonds zufallenden Unterhaltung bestimmter einzelner Theile der Lokomotiven und Tender, bezifferten sich im genannten Jahre auf 1 578 168 Mark oder 4,35 Prozent der Beschaffungskosten derselben.

Die ältesten vier noch im Betriebe befindlichen Lokomotiven stammen aus den Jahren 1851 und 1852. Die aus dem Betriebsaufwande während ihrer ganzen Dienstzeit bestrittenen Unterhaltungskosten dieser vier Lokomotiven betragen ohngefähr das Doppelte des Anschaffungswerthes derselben von je 38 000—39 150 Mark.

Nur zur Handhabung der ersten Lokomotiven wurden aus England berufene Führer verwendet, denn sehr bald hatten sich Deutsche für diesen Beruf ausgebildet.

Eine ungleich größere Bedeutung, als heute, hatte das Feuerungsmaterial der Lokomotiven für den Betriebsdienst der Eisenbahnen in der ersten Zeit ihres Bestehens. Die Heizungs- und sonstigen Einrichtungen der ersten aus England bezogenen Lokomotiven waren lediglich auf die Verwendung von englischen Coaks berechnet. Dies hatte nicht nur eine mit den größten Unzuträglichkeiten verknüpfte Abhängigkeit von England, sondern auch die Aufwendung von Kosten zur Folge, die einen ganz unverhältnißmäßig hohen Theil der Einnahmen verschlangen. Zunächst hatte der Bezug des Feuerungsmateriales aus England selbst mit Unregelmäßigkeiten zu kämpfen, die in den Schifffahrtsverhältnissen ihren Grund hatten. Sodann aber verlor auch der Coaks auf dem weiten Transportwege bedeutend an Werth durch die unvermeidliche Zerkleinerung desselben, ein Umstand, der die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bewog, englische Steinkohlen auf dem Wasserwege bis Riesa zu beziehen und dieselben dort nach englischer Art zu Coaks brennen zu lassen. Es ist leicht begreiflich, daß unter diesen Umständen eifrig nach Mitteln und Wegen gesucht wurde, die Feuerungsanlagen der Lokomotiven derart zu gestalten, daß sächsische Steinkohlen, die so nahe und so reichlich vorhanden waren, Verwendung finden konnten. Das Scheitern der ersten schon 1838 vorgenommenen Versuche, die mannigfachen Störungen, welche anfänglich bei Verwendung sächsischen Coaks im Betriebe vorkamen, vermochten daher nicht die Anstrengungen zur Erreichung des Zieles zu lähmen, sie spornten eher zu erhöhtem Eifer an, die bedeutsame Frage einer glücklichen Lösung zuzuführen. Zunächst gelang es denn auch, die Einrichtung der Feuerungsanlagen der Lokomotiven so zu verbessern, daß aus einer Mischung von sächsischen Steinkohlen aus dem Plauenschen Grunde bei Dresden und englischen Steinkohlen hergestellter Coaks zur Lokomotivheizung mit Erfolg verwendet werden konnte. Die hieraus entstandene Ersparniß war bedeutend, denn während der Preis des englischen Coaks für einen Scheffel 2,30 Mark betrug, stellte sich derselbe für die gleiche Menge sächsischen Coaks nur auf 1,25 Mark. Als aber

im März 1841 die Aufgabe, die Lokomotiven lediglich mit Coaks aus sächsischen Kohlen zu heizen, gelöst war, da theilte das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie der in demselben Monate tagenden Generalversammlung der Actionäre dieses Ereigniß in Worten mit, welche die hohe Bedeutung desselben für den ganzen Eisenbahnbetrieb Sachsens feierten.

Der Werth der hiermit erlangten Unabhängigkeit von England zeigte sich bald genug, denn im Jahre 1842 schlug die englische Regierung dem Parlament die Erhebung eines Ausfuhrzolles für Kohlen (4 Schillinge St. pro Tonne) vor, woran sich die Befürchtung eines gänzlichen Ausfuhrverbotes knüpfte. Auch würde diese Abhängigkeit durch den Stillstand der Elbschifffahrt infolge des in jenem Jahre herrschenden Wassermangels noch viel schwerer empfunden worden sein.

Mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Streckenbetriebes der sächsisch-bayerischen Bahn ließ das Direktorium derselben zu Anfang des Jahres 1842 aus dem Zwickauer Kohlenreviere, mit dem diese Bahn bald verbunden werden sollte, Steinkohlen auf der Landstraße nach Riesa schaffen, um deren Verwendbarkeit nach ihrer dortigen Umgestaltung in Coaks als Heizmaterial der Lokomotiven zu prüfen und, obwohl die Versuche gelungen waren, wurden dieselben in den bei Crimmitschau erbauten, später nach Zwickau verlegten Coaksöfen, wie in denjenigen der „Königin Marienhütte" bei Zwickau noch fortgesetzt. Inzwischen waren bei Zwickau auch bereits Privatanstalten zur Coaksbereitung entstanden. Nachdem nun im September 1845 der Betrieb der sächsisch-bayerischen Bahn bis Zwickau ausgedehnt worden war, bezog die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ihr Lokomotivheizmaterial aus den Zwickauer Privatanstalten und stellte in Folge dessen ihre Coaksbereitung in Riesa ein. Der zum Betriebe der sächsisch-schlesischen Linie erforderliche Coaks wurde anfangs aus Privatanstalten des Plauenschen Grundes, von 1848 an aber auch aus den Zwickauer Anstalten bezogen.

Trotz der erheblichen Abminderung der Kosten des Heizmateriales für die Lokomotiven stand das Conto derselben unter den Betriebsausgaben doch immer noch so hoch, daß bald auch Versuche zur Verwendung der Kohlen in ihrer Urgestalt angestellt und mit Eifer fortgesetzt wurden, bis es durch anderweite Verbesserungen an den Lokomotiven im Jahre 1855 gelang, auf der sächsisch-bayerischen und Chemnitz-Riesaer Linie nicht nur die Steinkohlen-, sondern auf der sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen Linie auch die Braunkohlenfeuerung einzuführen. In der Einführung der Steinkohlenfeuerung folgten sodann im Jahre 1857 die Leipzig-Dresdner und im Jahre 1858 die Löbau-Zittauer und Albertsbahn.

Die Abminderung der Kosten der Lokomotivheizung ergiebt sich aus folgenden Ziffern. Es betrugen diese Kosten durchschnittlich für ein Nutzkilometer im Jahre

1840: 78 Pfennige, im Jahre 1887: 15 Pfennige. Wegen zu großen Heizmaterialverbrauches wurde die älteste Lokomotive Komet, sowie die in den Jahren 1838 und 1839 angeschafften Lokomotiven Faust und Saxonia schon im Jahre 1849 zerschlagen.

Seit dem Bestehen der sächsischen Bahnen, von 1837 bis 1887, sind auf sämmtlichen Linien zusammen an Lokomotivheizmaterial verbraucht worden: 335 943 Tonnen Coaks, 4 145 867 Tonnen Steinkohlen und 454 907 Tonnen Braunkohlen. Die Menge der verbrauchten Steinkohlen erreicht beinahe das gesammte Ausbringen an Steinkohlen in Sachsen im Jahre 1887 von 4 293 417 Tonnen.

Coaks wird jetzt nur noch in besonderen Fällen verwendet, so namentlich wegen der geringeren Rauchentwickelung, bei den Rangirlokomotiven auf größeren Stationen.

2. Die Personenwagen.

Um das Vertrauen des Publikums auf die persönliche Sicherheit beim Eisenbahnverkehre zu befestigen, mußte auch auf die sofort in die Augen fallende solide Beschaffenheit der Personenwagen besondere Sorgfalt verwendet werden und um hierin die besten Garantieen zu bieten, bezog die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ihre ersten Personenwagen, in welchen schon das Dreiklassensystem zur Anwendung kam, aus den renommirtesten Fabriken Englands und Belgiens und einen Wagen auch aus der Wagenbauanstalt in Nürnberg. Diese Wagen dienten zugleich als Muster für den einheimischen Wagenbau, denn die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hatte von Anfang an die Errichtung einer eigenen Wagenbauanstalt im Auge, um sich für den Betrieb der später zu eröffnenden Strecken ihrer Linie einen hinreichenden Wagenpark zu sichern. Bereits im Jahre 1837 ward diese Wagenbauanstalt unter der Leitung eines englischen Wagenbauers auf dem Bahnhofe der Gesellschaft zu Leipzig in Betrieb gesetzt. Zur Herstellung der ersten Wagen in dieser Anstalt wurden die Untergestelle, sowie die Räder und Achsen, nebst einigen anderen Bestandtheilen aus England bezogen, weil es zur damaligen Zeit den deutschen Fabrikanten noch nicht gelungen war, gußeiserne Räder mit Reifen von Walzeisen tadellos anzufertigen. Erst vom Jahre 1839 an wurden Räder von Schmiedeeisen in deutschen Fabriken hergestellt.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erhielt im Jahre 1840 auch die Concession zum Bau von Wagen für fremde Bahnen. Die Aufträge zur Herstellung von Eisenbahnwagen aller Gattungen waren so umfassend, daß schon in den Jahren 1844 und 1846 die Erweiterung der Wagenbauanstalt erforderlich wurde und bereits im letztgenannten Jahre ging der tausendste Wagen aus dieser Anstalt hervor. Auch die sächsisch-bayerische Eisenbahn bezog ihren Bedarf aus derselben, ebenso die

sächsisch-schlesische Bahn mit Ausnahme eines kleineren Theiles, welchen diese in einer Fabrik in Halle anfertigen ließ. Die Staatsbahnen bezogen ihren Bedarf aus verschiedenen Fabriken, doch begannen schon frühzeitig auch die eigenen Werkstätten neben den Güterwagen zugleich Personenwagen zu bauen.

Die Personenwagen dritter Klasse waren anfangs ganz offen, die Wagen zweiter Klasse hatten zwar eine Bedachung, sie waren aber an den Seitenwänden nur mit Leinwandvorhängen zum Auf- und Zuziehen versehen, während die Wagen erster Klasse ähnlich wie jetzt, nur nicht so elegant und bequem eingerichtet waren; die Plätze der Letzteren trugen Nummern und die Wagen selbst waren einzeln mit Namen berühmter Männer aus der Weltgeschichte bezeichnet.

Ein großer Theil der Reisenden benutzte anfangs und bei der Neuheit der Sache mit Vorliebe die offenen Wagen der dritten Klasse, um die Bahnanlagen besser betrachten zu können; deshalb wurde in der Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Gesellschaft im Jahre 1839 der Wunsch ausgesprochen, die Wagen dritter Klasse zum Stehen einzurichten und den Fahrpreis für die ganze Linie auf einen Thaler festzusetzen, um dadurch die wohlhabenderen Reisenden von der häufigen Benutzung der letzten Wagenklasse abzuhalten und mehr zum Gebrauche der zweiten und ersten Klasse zu veranlassen. Es verblieb aber bei der bisherigen Einrichtung, nur wurde in Folge dieser Anregung durch Beschaffung von offenen Plätzen auf dem Verdecke von Personenwagen I. Klasse zum Fahrpreise der zweiten Wagenklasse den wohlhabenderen Reisenden Gelegenheit geboten, in offenen Wagen zu fahren. Im Jahre 1840 wurden die Seitenwände der zweiten Wagenklasse geschlossen und die Wagen dritter Klasse erhielten Bedachung.

Bald darauf wurden die bereits bedeckten Wagen dritter Klasse an den Seitenwänden vorerst mit Kautschukleinwand und in kurzer Zeit nachher ebenfalls mit festen Seitenwänden versehen.

Die für die sächsisch-bayerische Eisenbahngesellschaft hergestellten ersten Personenwagen dritter Wagenklasse wurden gleich geschlossen erbaut.

Mit Ausnahme der allerersten Leipzig-Dresdner Wagen ist dem Personenwagenbau in Sachsen das Coupésystem zu Grunde gelegt, so daß nur sehr wenige Wagen I., II. und III. Klasse nach dem Intercommunicationssystem vorhanden sind. Personenwagen IV. Klasse (nur mit Stehplätzen) kamen zuerst am 4. April 1864 auf der Albertsbahn Dresden-Tharandt, am 1. Juni 1872 auf der Leipzig-Dresdner Bahn und seit 1. November 1874 nach und nach auf zahlreichen anderen Linien zur Einführung.

Für die seit dem Jahre 1881 erbauten schmalspurigen Bahnen sind leichtere Personenwagen zweiter und dritter Klasse nach besonderem Muster und mit Intercommunication hergestellt worden. Der Personenwagenpark der sächsischen Staatseisen-

bahnen umfaßte Ende des Jahres 1887 einen Bestand von 2 250 Stück mit 87 130 Plätzen; davon gehörten 102 Stück mit 2 265 Plätzen den schmalspurigen Bahnen an.

Mit dem Erwärmen der Personenwagen I. und II. Wagenklasse begann die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Verwaltung bereits im Jahre 1840. Die Heizeinrichtungen, früher in Sandkästen und Wärmflaschen bestehend, sind jedoch im Laufe der Zeit wesentlich verbessert worden. Die Einheitlichkeit der Heizung wurde erschwert durch die Lage der sächsischen Hauptlinien, welche die Rücksichtnahme auf die verschiedenen Einrichtungen der Nachbarbahnen erforderte. Gegenwärtig erfolgt die Erwärmung durch Oefen, Apparate zur Preßkohlenfeuerung, sowie durch von den Lokomotiven zugeführten Dampf. Die Dampfheizung wurde bei den sächsischen Staatsbahnen zuerst im Jahre 1875 für die Durchgangswagen nach Bayern, im nächsten Jahre auf den Hauptlinien und im Laufe der folgenden Jahre auch auf zahlreichen anderen Linien eingeführt. Mit Ausnahme der lediglich für den Sommerverkehr bestimmten Personenwagen, die keiner Heizeinrichtung bedürfen, und einiger Wagen älterer Bauart, welche zusammen nur 2,30 Prozent aller vorhandenen Plätze umfassen, sind gegenwärtig sämmtliche Personenwagen mit Heizeinrichtung versehen. Von den vorhandenen Plätzen der Wagen der normalspurigen Bahnen wurden erwärmt 64,94 Prozent durch Dampfheizung, 18,03 Prozent durch Oefenheizung und 14,73 Prozent durch Preßkohlenheizung. Die Wagen der Schmalspurbahnen haben Oefenheizung.

Später als die Heizung der Wagen ist die Beleuchtung derselben üblich geworden. Leider hat sich die Zeit nicht mehr feststellen lassen, zu welcher im Bereiche der sächsischen Eisenbahnen die Beleuchtung zuerst eingeführt wurde. Sicher ist nur, daß die Leipzig-Dresdner Bahn bis zum Jahre 1843 Züge in der Dunkelheit nicht verkehren ließ, daß vor 1842 nirgends, auch in England nicht, von einer Coupébeleuchtung die Rede ist und daß noch im Jahre 1850 die Wagen III. Klasse in Sachsen unbeleuchtet waren, wie aus einer damaligen Verhandlung in den Ständekammern hervorgeht. Anfänglich erfolgte die Beleuchtung durch Oellampen. Vom Jahre 1879 an fand die Oelgasbeleuchtung Eingang, die nunmehr überwiegende Anwendung und weitere Ausdehnung findet. Von sämmtlichen Ende 1887 in den Personenwagen vorhandenen Plätzen der normalspurigen Bahnen waren beleuchtet 58,21 Prozent durch Gas, 41,53 Prozent durch Oellampen und 0,26 Prozent durch Kerzen. Die Personenwagen der schmalspurigen Bahnen werden sämmtlich durch Oellampen beleuchtet.

Der Anschaffungswerth sämmtlicher Personenwagen betrug bis Ende 1887 13 662 809 Mark oder 2,20 Prozent des Gesammtanlagekapitales der sächsischen Staatsbahnen. Die Unterhaltung derselben erforderte im Jahre 1887 einen Aufwand von 698 542 Mark oder 5,11 Prozent des vorgenannten Anschaffungswerthes derselben.

3. Die Güterwagen.

Die Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie versorgte nicht nur die eigene Linie, sondern auch die sächsisch-bayerische und sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft, sowie die Chemnitz-Riesaer und Löbau-Zittauer Eisenbahn vom Anfang an mit den nöthigen Güterwagen. Doch wendete sich die Reparaturwerkstätte der sächsisch-bayerischen Eisenbahn bereits im Jahre 1843, diejenige der sächsisch-schlesischen Gesellschaft im Jahre 1845 ebenfalls dem Neubau von Güterwagen zu.

Die ersten Güterwagen waren sämmtlich offen; die Güter wurden zum Theil nur durch Decken geschützt. Sehr bald erhielten jedoch auch die Güterwagen nach Bedarf feste Bedachung. Der zur Zeit der ersten Eisenbahnen öfters vorgekommene Uebergang ganzer Reiseequipagen mit ihrer Bespannung von der Landstraße auf die Eisenbahn weckte das Bedürfniß für hierzu eingerichtete Transportmittel, in Folge dessen bald zur Beförderung von Fahrzeugen und Pferden die ersten Special- oder Gattungswagen entstanden, die später in Folge der Ausbreitung des Güterverkehres für die verschiedensten Güter erforderlich wurden. Hierzu kamen die Zugführerwagen, welche gleichzeitig zur Beförderung des Reisegepäcks dienen. Von den jetzt vorhandenen bedeckten und offenen Güterwagen zu je 5, 6, 10, 15, 20 und 24 Tonnen Ladegewicht dient ein großer Theil mit entsprechender Einrichtung zur Beförderung von Vieh und eigenartiger Güter wie Coaks, Langholz, Kalk, Glas, Stroh, Heu, Thonwaaren und Dünger. Auch sind von Privaten zur Beförderung ihrer Erzeugnisse wie Bier, Spiritus, Theer, Schwefelsäure, Gas- beziehungsweise Ammoniakwasser angeschaffte Specialwagen im Wagenpark mit aufgenommen. Von den offenen Güterwagen ist ein größerer Theil dem Kohlenverkehre dauernd zur Verfügung gestellt.

Die Güterwagen der schmalspurigen Bahnen sind leichter und nach einem besonderen Muster erbaut.

An Zugführer- und Güterwagen waren Ende 1887 vorhanden 21 536 Stück mit 188 487 Tonnen Ladegewicht, davon gehörten 471 Stück mit 2381 Tonnen Ladegewicht den schmalspurigen Bahnen.

Die Anschaffungskosten dieser Güterwagen zusammen betrugen 30 088 638 Mark oder 8,06 Prozent des Gesammtanlagekapitales der sächsischen Staatsbahnen.

An Unterhaltungskosten für dieselben wurden im genannten Jahre 1 340 489 Mark oder 2,68 Prozent ihres Anschaffungswerthes aufgewendet.

Die Anschaffungskosten sämmtlicher Transportmittel betrugen Ende 1887 100 024 535 Mark oder 16,09 Prozent des Gesammtanlagekapitales.

Es folgt nun ein Nachweis über die bei allen sächsischen Bahnen zusammen von Anfang an alljährlich vorhanden gewesenen Transportmittel.

Jahr.	Lokomotiven.	Personenwagen.			Güterwagen.		
	Anzahl.	Anzahl	Achsen.	Plätze.	Anzahl.	Achsen.	Ladegewicht, Tonnen
1837	4	23	—	—	1	—	—
1838	16	87	—	—	47	—	—
1839	22	106	—	—	129	—	—
1840	22	105	—	—	131	—	—
1841	22	105	—	—	131	—	—
1842	29	153	—	—	215	—	—
1843	33	163	—	—	379	—	—
1844	36	163	—	—	408	—	—
1845	42	182	—	—	614	—	—
1846	50	185	—	—	687	—	—
1847	58	223	—	—	1020	—	—
1848	77	288	—	—	1 311	—	—
1849	81	314	—	—	1 457	—	—
1850	85	333	—	—	1 593	—	—
1851	98	349	—	—	1936	—	—
1852	111	354	—	—	2 454	—	—
1853	119	376	—	—	2 810	—	—
1854	122	389	—	—	2 791	—	—
1855	135	403	1 016	15 166	3 573	8893	16 686
1856	144	354*)	905	13 400	3988	8368	19 828
1857	153	358	906	13 632	4 239	9008	21 589
1858	184	400	1 010	15 238	5098	10 747	26 257
1859	200	419	1048	15 898	5 263	11 055	27 659
1860	201	425	1066	16 078	5 500	11 526	29 048
1861	207	431	1078	16 352	5 829	12 177	32 909
1862	218	470	1 177	18 107	6 939	14 372	44 017
1863	223	486	1 215	18 777	7 271	15 024	46 307
1864	220	486	1 217	18 865	7 497	15 457	49 006
1865	275	583	1 415	22 310	8 223	16 881	54 898
1866	307	643	1548	24 631	9 655	19 723	67 212
1867	326	687	1 641	26 330	10 164	20 698	72 757
1868	341	704	1 685	27 086	10 615	21 534	75 340
1869	370	762	1820	29 321	11 090	22 487	79 372

*) Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hat 1856 eine größere Anzahl Wagen alter Bauart zerschlagen.

Jahr.	Lokomotiven.	Personenwagen.			Güterwagen.		
	Anzahl.	Anzahl.	Achsen	Plätze.	Anzahl.	Achsen.	Ladegewicht, Tonnen.
1870	385	923	2 164	35 340	11 853	23 975	86 362
1871	416	933	2 184	35 647	12 618	25 491	93 604
1872	474	1003	2303	37 873	14 032	28 309	106 316
1873	513	1 226	2 749	45 820	15 793	31 832	121 327
1874	567	1 388	3 073	51 786	17 071	34 414	131 777
1875	643	1 768	3 844	66 342	18 744	37 754	147 122
1876	697	1 906	4 113	72 448	19 226	38 707	152 478
1877	700	2 058	4 415	78 779	19 535	39 421	156 672
1878	712	2 090	4 473	80 347	19 922	40 349	162 074
1879	712	2 088	4 465	80 234	19 841	40 209	162 510
1880	711	2 085	4 458	80 201	19 963	40 481	165 152
1881	712	2 094	4 465	80 553	20 204	40 970	168 716
1882	719	2 090	4 450	80 547	20 146	40 894	169 572
1883	728	2 085	4 420	79 990	20 395	41 403	174 504
1884	741	2 112	4 447	80 645	20 279	41 150	174 965
1885	756	2 136	4 490	81 687	20 558	41 688	179 055
1886	766	2 214	4 679	85 613	21 131	42 830	185 649
1887	791	2 250	4 745	87 150	21 336	43 219	188 487

VII.

Der Verkehr.

Der Uebergang des Verkehres von den Landstraßen auf die Eisenbahnen hat sich nicht so schnell vollzogen, als man ursprünglich erwartet hatte. Die Gewöhnung der Menschen an die alten bekannten Verkehrsweisen und die fortgesetzte Benutzung der für den Landstraßenverkehr geschaffenen Transportmittel, namentlich auf kürzeren Strecken, hat neben den Eisenbahnen noch lange angehalten. Der mit der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Eisenbahnverkehres verbundene Zwang, die Hast und Unruhe, sowie die Furcht vor den etwaigen schädlichen Folgen und den Gefahren des Dampfbetriebes, welche die Menschen anfangs erfüllte, hielten viele von der Benutzung des neuen Verkehrsmittels noch zurück. Erst nachdem die Vortheile des sich ungefährdet für die Reisenden vollziehenden Eisenbahnverkehres durch Ersparung an Zeit und Geld beim Reisen sich in überzeugender Weise dargethan hatten und nachdem auch die Zeit selbst durch die Fortschritte in der Production immer werthvoller geworden war, sind die dem Eisenbahnpersonenverkehr entgegenwirkenden Hindernisse der genannten Art mehr und mehr gewichen. Neben der Erkenntniß dieser Vortheile wirkten aber noch insbesondere auf die Hebung des Personenverkehres ein: die Vermehrung der Transportgelegenheiten, die Erleichterungen in der Beförderung und die Ermäßigungen der Beförderungsgebühren in mancherlei Form, so daß neben dem Geschäftsverkehre nach und nach auch ein starker Vergnügungsverkehr entstanden ist.

Anfangs hatte man bei Herstellung der Eisenbahnen vorzugsweise den Personenverkehr im Auge, weil nach den damaligen Anschauungen und herrschenden Bedürfnissen die Vorzüge des neuen Transportmittels mehr in der größeren Schnelligkeit der Transportweise, die namentlich dem Personenverkehre zu Gute kommen sollte, gesucht wurden, als in der Mächtigkeit der Güterbewegung. Der Güterverkehr, dem die Massengüter damals noch gänzlich fehlten, wurde mehr als ein gelegentlicher Anhang des Personenverkehres betrachtet. Auch suchte man anfangs die Aufgaben der Eisenbahnen vorzugsweise in der Vermittelung entfernterer Verkehrsbeziehungen. Die Productions- und Stapelplätze vieler Güterarten lagen früher weit auseinander; erst durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes entstanden inmitten desselben neue Productionsplätze, wodurch die Entfernungen nach den Verbrauchsorten abgekürzt, dagegen aber die Aufgaben der Eisenbahnen zur Förderung und Pflege der lokalen Interessen erhöht wurden. Vorzugsweise ist den Eisenbahnen des volk- und gewerbreichen Sachsen diese Aufgabe zugefallen.

Zur Vermehrung des Güterverkehres, dessen heutigen Umfang damals Niemand ahnte, haben hauptsächlich beigetragen: die Fortschritte in den Productionsweisen, namentlich durch die Arbeitstheilung, welche den öfteren Weitertransport der Güter an die zur Werkfortsetzung geeigneten und eingerichteten Orte, als Zwischenverkehr, veranlaßte, ferner die gesteigerten Bedürfnisse der Menschen, hauptsächlich aber der mit dem Fortwachsen der Eisenbahnanlagen immer größer werdende Bedarf an Kohlen, als Feuerungsmaterial beim Dampfbetriebe der an den Eisenbahnen zahlreich entstandenen gewerblichen Unternehmungen aller Art, endlich aber auch die mit dem steten Wachsen des Güterverkehres im engen ursächlichen Zusammenhange stehende Ermäßigung der Transportgebühren, durch welche selbst die geringwerthigsten Güter Umlaufsfähigkeit erlangten. Auch die mannigfachen Einrichtungen der Güterwagen zum Transport der verschiedenartigsten Dinge, wie die Haltung eines besonderen Wagenparkes für den Kohlenverkehr u. a. m., haben belebend auf den Güterverkehr gewirkt. Die Massen im Güterverkehr bilden die Naturproducte, bei deren Beförderung es weniger auf die Schnelligkeit, als vielmehr auf die billigste Fortbewegung durch die größtmöglichste Ausnutzung der vorhandenen Betriebskraft ankommt, weshalb auch später auf den Hauptlinien der Gütertransport vom Personenverkehre getrennt worden ist.

Die hochgesteigerte Transportfähigkeit der Eisenbahnen hat das wirthschaftliche Leben der Völker immer enger in den Wirkungskreis dieses Verkehrsmittels gezogen, so daß die ziffermäßigen Ausweise der Eisenbahnverwaltungen, in welchen sich die Productions- und Consumtionsverhältnisse der Eisenbahngebiete abspiegeln, gleichsam als die Gradmesser des Culturzustandes jener Gebiete dienen, denn in

keiner anderen Gesellschaftseinrichtung ist das Wirthschaftsleben der Völker so umfassend und deutlich zu erkennen, als in jenen Aufzeichnungen der Eisenbahnen. Darum gelten dieselben auch als beste Grundlage zur Erforschung und Messung der wirthschaftlichen Zustände, namentlich wenn dieselben, wie gegenwärtig in Sachsen, die einheitlich in einem festen Rahmen stehenden Ergebnisse eines ganzen Landes umfassen.

In der folgenden Uebersicht sind jahrweise seit dem Bestehen der sächsischen Bahnen die Endergebnisse des Personen- und Güterverkehres in Personen- und Güter-Tonnenkilometern für alle Linien zusammen aufgeführt. Zur überzeugenden Darstellung der Entwickelung der Productions- und Consumtionsverhältnisse des Landes, sowie der Mächtigkeit der damit fortgeschrittenen Verkehrsbedingungen und zum Nachweise der Verdichtung des Verkehres sind die Ergebnisse aus beiden Verkehrsarten alljährlich durchschnittlich auf ein Quadratkilometer des Flächenraumes des Königreiches berechnet worden. Hierzu ist jedoch erläuternd zu bemerken, daß die Ergebnisse der über die Landesgrenzen hinausreichenden sächsischen Betriebsstrecken nicht ausgeschieden werden konnten, wie auch diejenigen der in Sachsen liegenden Strecken fremder Bahnen unberücksichtigt bleiben mußten. Der eigentliche Zweck der folgenden Uebersicht: die Darstellung des Verhältnisses der Verkehrsentwickelung durch die Vermehrung der Eisenbahnen wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Jahr.	Mittlere Bahnlänge.	Von den Transporten zurückgelegte		Es kamen auf ein Quadratkilometer Flächenraum durchschnittlich	
	Kilometer.	Personenkilometer.	Güter-Tonnen-kilometer.	Personen-kilometer.	Güter-Tonnen-kilometer
1837	7,41	2 185 110	—	146	—
1838	35,59	5 140 245	62679	343	4
1839	108,28	19394 025	1443834	1294	96
1840	115,51	20 221 905	2582126	1349	172
1841	115,51	20964 405	3338 001	1398	223
1842	126,52	23 187 922	4457230	1547	296
1843	154,14	27 785 722	4933054	1853	330
1844	173,55	31709 970	5385 817	2 115	359
1845	187,19	32753 040	6582 120	2 185	439
1846	255,36	43 276 020	9727 732	2886	649
1847	311,93	49467 165	17222767	3299	1149
1848	378,01	52 518 150	17 215473	3503	1148
1849	446,45	69350 077	21844895	4626	1457
1850	461,24	73 928 077	26 457 648	4 931	1765
1851	499,31	79 537 005	37 464506	5305	2499

Jahr.	Mittlere Bahnlänge. Kilometer.	Von den Transporten zurückgelegte Personenkilometer.	Von den Transporten zurückgelegte Güter-Tonnen-Kilometer.	Es kamen auf ein Quadratkilometer Flächenraum durchschnittlich Personen-Kilometer.	Es kamen auf ein Quadratkilometer Flächenraum durchschnittlich Güter-Tonnen-Kilometer.
1852	535,26	89 523 682	53 963 566	5 971	3 733
1853	560,04	95 370 787	63 850 183	6 361	4 259
1854	560,79	95 757 487	85 632 530	6 387	5 578
1855	571,54	97 984 800	96 650 949	6 535	6 446
1856	585,93	115 526 730	114 266 128	7 705	7 621
1857	599,03	127 547 917	145 473 242	8 507	9 705
1858	642,64	130 058 325	131 345 667	8 675	8 761
1859	711,10	135 842 914	135 709 487	9 060	9 052
1860	715,48	148 198 860	161 641 272	9 885	10 781
1861	722,51	152 743 065	173 205 650	10 188	11 553
1862	733,95	163 642 520	194 156 676	10 915	12 950
1863	753,96	182 649 345	216 485 365	12 182	14 439
1864	753,96	189 630 570	256 244 472	12 648	17 091
1865	773,30	205 540 335	292 994 612	13 709	19 542
1866	963,79	164 213 610	251 638 279	10 953	16 784
1867	986,39	229 919 558	336 953 090	15 335	22 474
1868	1 030,70	247 292 295	397 383 111	16 494	26 505
1869	1 111,82	296 635 397	424 517 363	19 786	28 315
1870	1 119,26	257 472 488	445 267 100	17 173	29 699
1871	1 126,19	306 569 362	540 510 758	20 448	36 051
1872	1 211,89	372 204 319	571 830 307	24 825	38 141
1873	1 257,56	437 052 619	716 700 318	29 151	47 803
1874	1 304,09	464 535 277	765 623 505	30 984	50 952
1875	1 485,22	498 077 115	789 304 736	33 221	52 638
1876	1 796,67	491 124 566	772 007 125	32 757	51 492
1877	1 875,11	482 478 078	739 878 278	32 180	49 349
1878	1 941,84	479 127 878	732 965 390	31 957	48 887
1879	1 967,14	465 701 806	751 456 440	31 061	50 121
1880	2 017,20	488 132 884	788 540 908	32 558	52 594
1881	2 041,71	489 437 412	805 678 560	32 645	53 604
1882	2 046,10	513 035 319	819 994 451	34 219	54 692
1883	2 085,19	528 526 491	826 264 978	35 252	55 110
1884	2 143,77	556 362 628	833 412 834	37 108	55 587
1885	2 224,26	586 348 045	856 336 045	39 108	57 116
1886	2 241,07	606 381 173	895 331 592	40 445	59 585
1887	2 309,17	657 185 903	974 310 741	43 833	64 985

Die allmähliche Verdichtung des Eisenbahnverkehres im Königreiche Sachsen im Verhältniß zum Flächenraum desselben ist im Graphikon III bildlich dargestellt.

Der Personenverkehr entwickelt sich auf einer neuen Bahn viel eher als der Güterverkehr, wenn namentlich, wie in Sachsen, eine dichte und gewerbthätige Bevölkerung, als die wichtigste Vorbedingung, vorhanden ist. Der Güterverkehr entwickelt sich deshalb langsamer, weil viele gewerbliche Unternehmungen meist erst durch die Bahn hervorgerufen werden, oder, wenn sie bereits vorhanden waren, sich erst nach und nach auf die Benutzung der Bahn und die hiermit in der Regel verbundene Productionssteigerung einrichten müssen.

Dieses Verhältniß zeigt sich auch in dem vorangegangenen Nachweise. Mehr als zwanzig Jahre stand der Güterverkehr hinsichtlich seiner Bedeutung hinter der des Personenverkehres bei stetem Wachsthum beider Verkehrsarten zurück. In den Jahren 1857 bis 1859 vollzog sich der Umschwung in's Gegentheil zum Vortheil der Ertragsfähigkeit der Bahnen. Im letztgenannten Jahre standen sich beide Verkehrsarten in der Dichtigkeit mit durchschnittlich 9060 Personen- und 9052 Güter-Tonnenkilometer auf einen Quadratkilometer Flächenraum gleich. Im Jahre 1860 überschritt die Bedeutung des Güterverkehres diejenige des Personenverkehres. Seit jenem Jahre ist der Güterverkehr fortgesetzt stärker gewachsen, als der ohnehin schon bedeutend entwickelte Personenverkehr, so, daß im Jahre 1887 durchschnittlich auf jedes Quadratkilometer Flächenraum 43833 Personen- und 64985 Güter-Tonnenkilometer entfielen.

Das stete Anwachsen beider Verkehrsarten nebeneinander wurde, abgesehen von den Kriegsjahren, nur durch den wirthschaftlichen Niedergang in den siebziger Jahren unterbrochen. Die Wirkung desselben zeigt sich hauptsächlich in den Jahren 1876 bis 1879. Von einem Verkehrsrückgang kann jedoch nur im Vergleich mit dem durch den jähen Aufschwung der Productionsverhältnisse ungewöhnlich hoch gesteigerten Verkehre der vorangegangenen Jahre gesprochen werden, thatsächlich war er mehr ein Ausgleich unregelmäßiger wirthschaftlicher Verhältnisse. Dieser Rückgang fand seine Grenze auf derjenigen Verkehrsstufe, die im regelmäßigen Entwickelungsgange der Wirthschaftsverhältnisse erreicht worden wäre, denn der Verkehrsaufschwung begann im Jahre 1872 mit 24825 Personen- und 38141 Tonnenkilometer auf ein Quadratkilometer und der Verkehrsrückgang endete mit 31061 Personenkilometer im Jahre 1879 und mit 48887 Güter-Tonnenkilometer im Jahre 1878. Der größte Sprung in der Verkehrssteigerung vollzog sich von 1872 zu 1873 und zwar von durchschnittlich 24825 auf 29151 Personen- und von 38141 auf 47803 Güter-Tonnenkilometer auf ein Quadratkilometer Flächenraum.

Zu der fortgesetzten Entwickelung des Verkehres im Lande hat nicht allein die zunehmende Bahnlänge und Bewohnerzahl, sondern auch der mit der fortschreitenden Culturentwickelung vermehrte Güterverbrauch beigetragen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß auf die Kennziffern über die Verdichtung des Verkehres — die Personen- und Güter-Tonnenkilometer — die fortschreitende Bahnlänge sogar insofern noch einen mindernden Einfluß übt, als durch den Ausbau des Bahnnetzes fortgesetzt Abkürzungen der Transportwege erzeugt werden. Die Verkehrszunahme muß daher immer den dadurch entstehenden Ausfall erst ausgleichen, ehe sie als ein Fortschritt erscheint. Nicht minder hat der Durchgangsverkehr über die sächsischen Bahnen im Laufe der Zeit erheblich abgenommen und auch dieser Ausfall ist durch den eigenen Verkehr des Landes ersetzt worden. Die thatsächliche Verkehrssteigerung war daher noch um jene Ausgleichungen größer, als sie in der vorangegangenen Tabelle ersichtlich ist.

Auf die Steigerung des Personenverkehres hat nicht allein die Bahnzunahme, sondern auch die in neuerer Zeit mehr und mehr erwachte Reiselust, die in öfteren Wiederholungen der Eisenbahnfahrten sich ausdrückt, eingewirkt. Auf jeden Bewohner des Landes berechnen sich durchschnittlich im Jahre 1875 = 6 Fahrten, 1880 = 6,3, 1885 = 7,3 und 1887 = 8,1 Fahrten.

Diejenigen Güterarten, welche hauptsächlich die Verdichtung des Güterverkehres herbeigeführt haben, sind: Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Eisen, Mehl und Mühlenfabrikate, Vegetabilien, Erze, gebrannte Steine, Papier- und Pappwaaren, Kalk, Erden, Bier, Droguen, Abfälle, Düngemittel u. A. m. Die erstgenannten sieben Güterarten, die als Massengüter erst durch die Eisenbahnen auf weitere Strecken transportfähig geworden sind, bilden gegenwärtig allein ohngefähr drei Viertheile der gesammten beförderten Güterlast.

Die Quellen des Personen- und Güterverkehres sind sehr zahlreich und dicht gedrängt. Im Ganzen sind gegenwärtig auf der Gesammtausdehnung der sächsischen Staatsbahnen 555 eingerichtete Verkehrsstellen vorhanden, bei denen ein Ab- und Zugang des Verkehres stattfinden kann. Davon dienen 435 gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehre, 99 nur dem Personen- und 21 lediglich dem Güterverkehre. Diese Verkehrsstellen liegen nur in Zwischenräumen von durchschnittlich 4,4 Kilometer auseinander.

In der Nähe der größeren Städte ist der Personenverkehr am dichtesten, deshalb vollzieht sich auch der Hauptverkehr auf kurzen Strecken und zwar um so mehr, als die volkreichen Ortschaften Sachsens überhaupt verhältnißmäßig nahe bei einander liegen.

Die verschiedenen Bedürfnisse eines so dichten Personenverkehres, sowie die Rücksichtnahme auf die lokalen Verhältnisse führten im Laufe der Zeit zu mancherlei Ausnahmen von den Grundtaxen bei Erhebung der Fahrpreise. Unter den verschiedenen Formen der Fahrpreisermäßigungen ist die älteste und ausgedehnteste das sogenannte Tagesbillet (Rückfahrkarte). Bereits im Jahre 1848 wurden auf der sächsisch-schlesischen Bahn solche Billets, die gleichzeitig für die Hin- und Rückfahrt während eines Tages Giltigkeit hatten, zu ermäßigten Fahrpreisen ausgegeben, um den Nahverkehr zu heben. Nach den Berichten über den Betrieb der genannten Bahn ist die beabsichtigte Wirkung auch alsbald eingetreten. Diese Billetsorte, deren Giltigkeitsdauer später in verschiedener Weise erweitert wurde, ist gegenwärtig stark im Gebrauche, denn neben 8 251 642 einfachen Fahrkarten wurden im Jahre 1887 8 071 806 Rückfahrkarten verkauft. Außerdem wurden ausgegeben 276 536 Fahrkarten für Schnellzüge, 436 142 Abonnementskarten, 430 573 Militärfahrkarten, 385 695 Coupons- und Schülerkarten und 253 603 combinirbare und feste Rundreisekarten.

Zur Charakterisirung der bestehenden Betriebsverhältnisse auf Grundlage der Ergebnisse des Betriebsjahres 1887 dienen noch folgende Angaben:

Die Gesammtzahl der Reisenden — Rückfahrkarten doppelt gezählt — betrug 26 563 894. Mehr als drei Viertheile derselben benutzten die Eisenbahn nur auf eine Länge bis zu 30 Kilometer.

Die durchschnittliche Weglänge jeder Einzelreise betrug 24,74 Kilometer; dieselbe hat die Neigung, sich alljährlich zu verkürzen, weil der Personenverkehr auf nahe Entfernungen sich am stärksten vermehrt. Hierin liegt auch der Hauptgrund der verhältnißmäßig geringen Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze, von welchen nach zurückgelegter Fahrt auf den planmäßigen Betriebsstrecken im Durchschnitt nur der vierte Theil ganz besetzt war, weil die Züge unterwegs nicht nach Maßgabe ihrer Entleerung regulirt werden können. Selbst wenn zu Beginn der Fahrten sämmtliche Plätze in den Zügen voll besetzt sind, so werden oft schon bei der zunächst gelegenen frequenten Haltestelle die Plätze zu einem großen Theile leer, ohne gleichen Ersatz zu finden. Durch dieses ungünstige Verhältniß, welches sich im Weiterlaufe der Züge mehr oder weniger fortsetzt, wächst die sogenannte todte Last derselben außerordentlich. Es berechnet sich im Durchschnitt für jeden Reisenden ein Wagengewicht von über 900 Kilogramm, das ist das Zwölffache des im Eisenbahnverkehr allgemein angenommenen Durchschnittsgewichtes eines Reisenden mit Hand- und Freigepäck.

Das Fahrgeld für jede Reise berechnet sich für die Reisenden aller Wagenklassen zusammen durchschnittlich auf 81 Pfennige, welches in Zukunft in gleichem

Verhältniß geringer werden wird, als die durchschnittliche Weglänge jeder Reise aus dem oben angegebenen Grunde abnimmt. Das durchschnittliche Fahrgeld aller Reisen in allen Wagenklassen zusammen berechnet sich für jede Person und jedes durchfahrene Kilometer auf 3,3 Pfennige.

Die Gesammtlast der beförderten Güter betrug 13 740 037 Tonnen à 20 Centner. Fast die Hälfte davon waren allein Kohlen. Die Wagenladungsgüter überhaupt umfassen 93 Prozent, die Eil- und Stückgüter dagegen nur 7 Prozent des ganzen Gütertransportes.

Die durchschnittliche Weglänge aller Gütertransporte war 70,91 Kilometer und die durchschnittliche Frachteinnahme für die Beförderung jeder Tonne Gut auf die vorgenannte mittlere Transportstrecke betrug, die Erträgnisse aus allen Tarifklassen zusammengenommen, 3,26 Mark, oder auf einen Tonnenkilometer durchschnittlich 4,60 Pfennige.

Das Wagengewicht berechnet sich für jede Tonne Gut durchschnittlich zu 1,3 Tonnen. Die sogenannte todte Last im Güterverkehre ist daher erheblich geringer als diejenige im Personenverkehre. Die Ausnutzung der Tragfähigkeit der bewegten Güterwagen berechnet sich zu 45 Prozent.

An jedem Tage des Betriebsjahres wurden durchschnittlich 72 778 Reisende und 37 644 Tonnen Güter befördert, welche eine Einnahme von 59 259 Mark Personenfahrgeld und 125 916 Mark Fracht ergaben.

Das eng geschlossene sächsische Bahnnetz, welches gegenwärtig 37 Anschlüsse an fremde Bahnen und 93 Verknüpfungen im eigenen Bereiche, sowie 431 Abzweigungen nach industriellen Etablissements enthält, erfordert eine öftere Ueberführung der Transporte auf die verschiedenen Betriebslinien und Zweiggleise, wodurch ein umfangreicher Rangirdienst entsteht.

In Folge der Befähigung der Eisenbahnen zum Transport größerer Massen mit einem Male, wurde das in den ersten Betriebsjahren derselben in weit geringerem Maße als in den folgenden Zeiten vorhandene Verkehrsbedürfniß durch wenige Wiederholungen der täglichen Fahrten ausreichend befriedigt.

Nachdem bereits in den Jahren 1837 und 1838 auf der Leipzig-Dresdner Bahn ein Streckenverkehr, hauptsächlich auch zur Einübung des Dienstes stattgefunden hatte, ward die ganze Bahn im Jahre 1839 mit täglich zwei Personenzügen (Postzüge genannt) und mit einem sogenannten Packzug zur Güterbeförderung in jeder Richtung eröffnet. Die Fahrzeiten der Personenzüge waren planmäßig auf 3 Stunden 15 Minuten bis 4 Stunden festgesetzt.

Die Benutzung der Bahn zum Gütertransport war anfangs eine geringe, weil es theils noch an den hierzu erforderlichen Hilfsmitteln mangelte, theils aber

der Personenbeförderung eine fast ausschließliche Aufmerksamkeit zugewendet werden mußte, um, wie in dem Protocolle über die Generalversammlung vom Jahre 1839 ausgesprochen ist, bei der Neuheit eines so großen Verkehres gefährliche Collisionen zu vermeiden.

Seit Vollendung des zweiten Gleises am 1. Oktober 1840 wurden neben den beiden Personenzügen täglich in jeder Richtung zwei Packzüge mit Personenbeförderung von und nach den verschiedenen Haltepunkten zwischen den Stationen abgefertigt.

Während der Ostermesse im Jahre 1842 ward noch ein Mittagszug als dritter Personenzug in beiden Richtungen der Bahn abgelassen.

Im Sommer der beiden Jahre 1845 und 1846 wurden je an 22 Sonn- und Festtagen Extrafahrten zum halben Preise eingerichtet und vom Jahre 1847 an ward die tägliche Zahl der Personenzüge auf drei in jeder Richtung erhöht.

Die Theilstrecken der sächsisch-bayerischen, sächsisch-schlesischen und Chemnitz-Riesaer Bahn wurden ebenfalls mit täglich zwei Personenzügen in jeder Richtung eröffnet.

Die Ausbreitung der Bahnen, die hierdurch entstandenen zahlreichen Anschlüsse, das stets wachsende Verkehrsbedürfniß, die Trennung des Personenverkehres vom Güterverkehre auf den Hauptlinien, die Einrichtung und Einlegung von Eil- und Extrazügen, sowie von besonderen Kohlenzügen, haben die Anzahl der Zugläufe fortwährend und stark vermehrt.

Im Jahre 1887 verkehrten 459388 Züge aller Gattungen mit einer durchschnittlichen Weglänge von 44,6 Kilometer. Auf jeden Tag kamen durchschnittlich 1259 Züge und zwar: 28 Kurier- und Eilzüge, 336 Personenzüge, 355 gemischte und 540 Güterzüge.

Der Zugverkehr währt Tag und Nacht ununterbrochen; seine Bedeutung ist aber je nach der Tag- oder Nachtzeit verschieden. Der lebhaftere Verkehr begann nach dem Sommerfahrplan des Jahres 1888 früh zwischen 5 und 6 Uhr mit 168 Zügen und hielt bis Abends 10 Uhr an, in welcher Stunde noch 182 Züge verkehrten. In der Zeit von früh 6 bis Abends 7 Uhr waren unausgesetzt mehr als 200 Züge im Dienst und zwar bewegten sich in der frequentesten Stunde, Nachmittags zwischen 3 und 4 Uhr, 239 Züge; dann folgte in der Bedeutung, die Zeit früh zwischen 7 und 8 Uhr mit 236 Zügen und die Vormittagsstunde von 10 bis 11 Uhr mit 235 Zügen. Am schwächsten war der Zugverkehr früh zwischen 2 und 3 Uhr mit nur 34 Zügen.

Im Graphikon IV ist die Anzahl der Züge der verschiedenen Gattungen zu den einzelnen Stunden des Tages und der Nacht bildlich veranschaulicht.

Mit der Anzahl der Züge sind auch die Ansprüche an den Kraftaufwand zur täglichen Bewegung der Lasten fort und fort gestiegen. Hierbei wirken als wichtigste

Factoren einerseits die Schwere der Transportmittel, als die sogenannte todte Last und andererseits das Gewicht der Transporte selbst, als die Nutzlast. Das Streben, die erstere zu vermindern und die letztere zu vermehren, ist im Eisenbahnbetriebe unausgesetzt rege. Das Verhältniß der genannten beiden Factoren zu einander ist bei den einzelnen Betriebslinien je nach den Verkehrs- und Anlageverhältnissen derselben sehr verschieden. Im Jahre 1887 betrug auf allen Linien zusammen mit Ausschluß des Lokomotivgewichts die todte Last zwei Dritttheile und die Nutzlast, deren Ertrag den Betriebsaufwand zu decken und das Anlagekapital zu verzinsen hat, nur ein Dritttheil der beförderten Gesammtlast. Von dieser kommen auf das Gewicht

der Personenwagen	20,28	Prozent,
„ Güterwagen	45,85	„
„ Reisenden	1,63	„
„ Güter	32,24	„

Der große Umfang dieser Last ist leicht an der Thatsache zu erkennen, daß das Gewicht der in jenem Jahre beförderten 26 Millionen Reisenden zusammen nur den geringen Antheil von 1,63 Prozent an der Gesammtlast ausmacht.

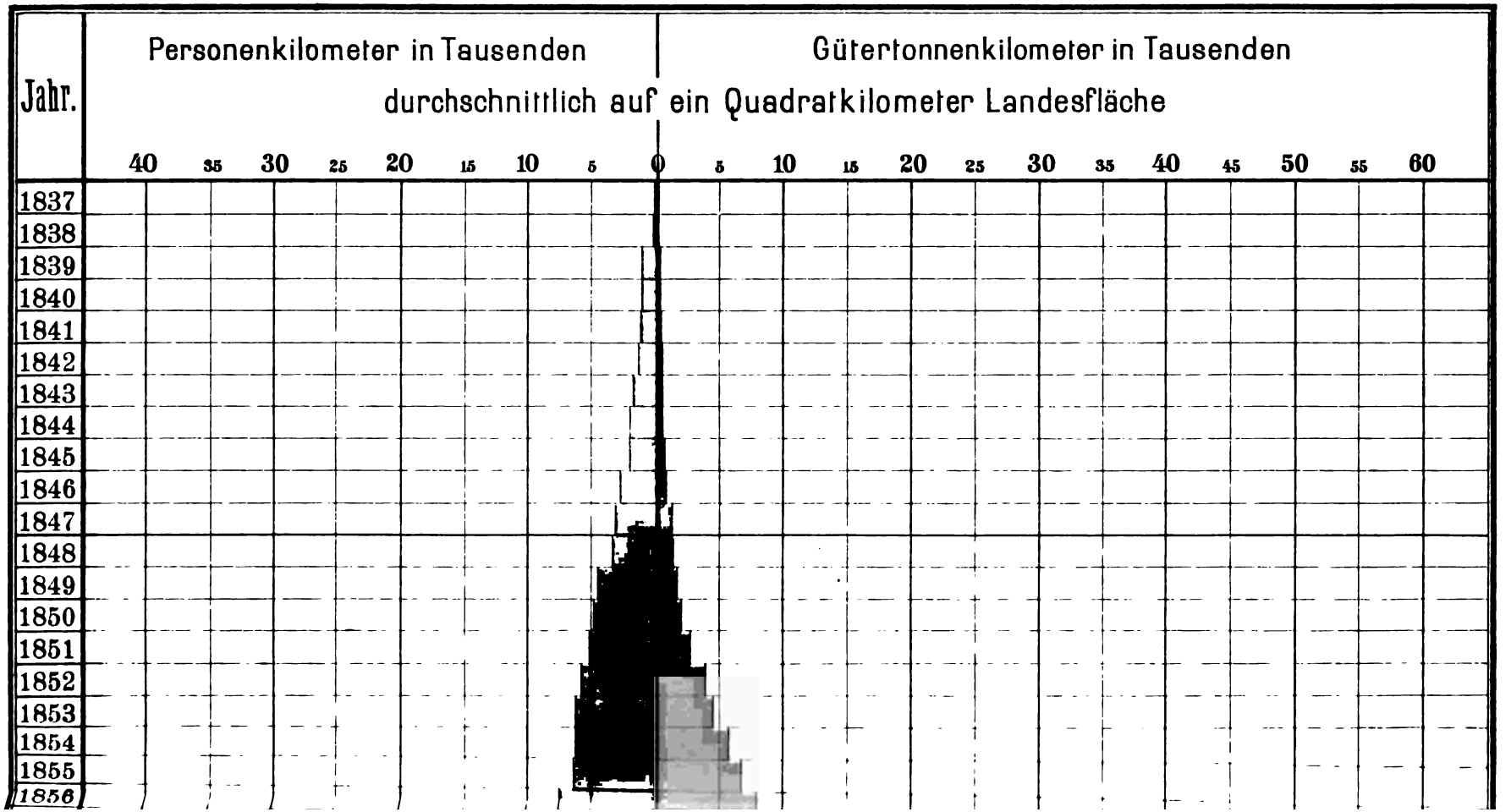
Graphikon III.

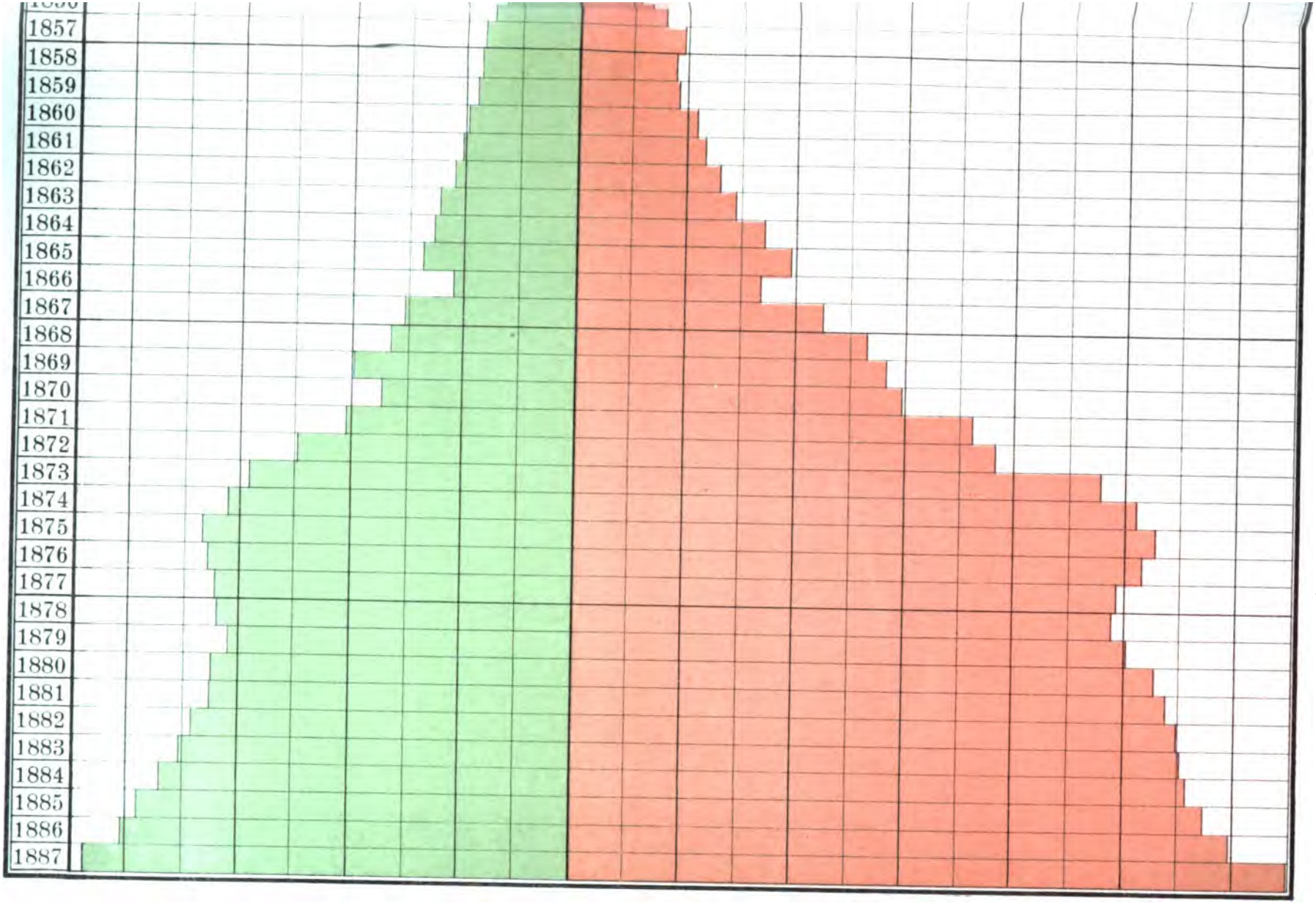
III.

Die Verdichtung des Eisenbahnverkehrs

im Königreich Sachsen

dargestellt im Verhältniss zum Flächenraum desselben.




1857
1858
1859
1860
1861
1862
1863
1864
1865
1866
1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887

Graphikon IV.

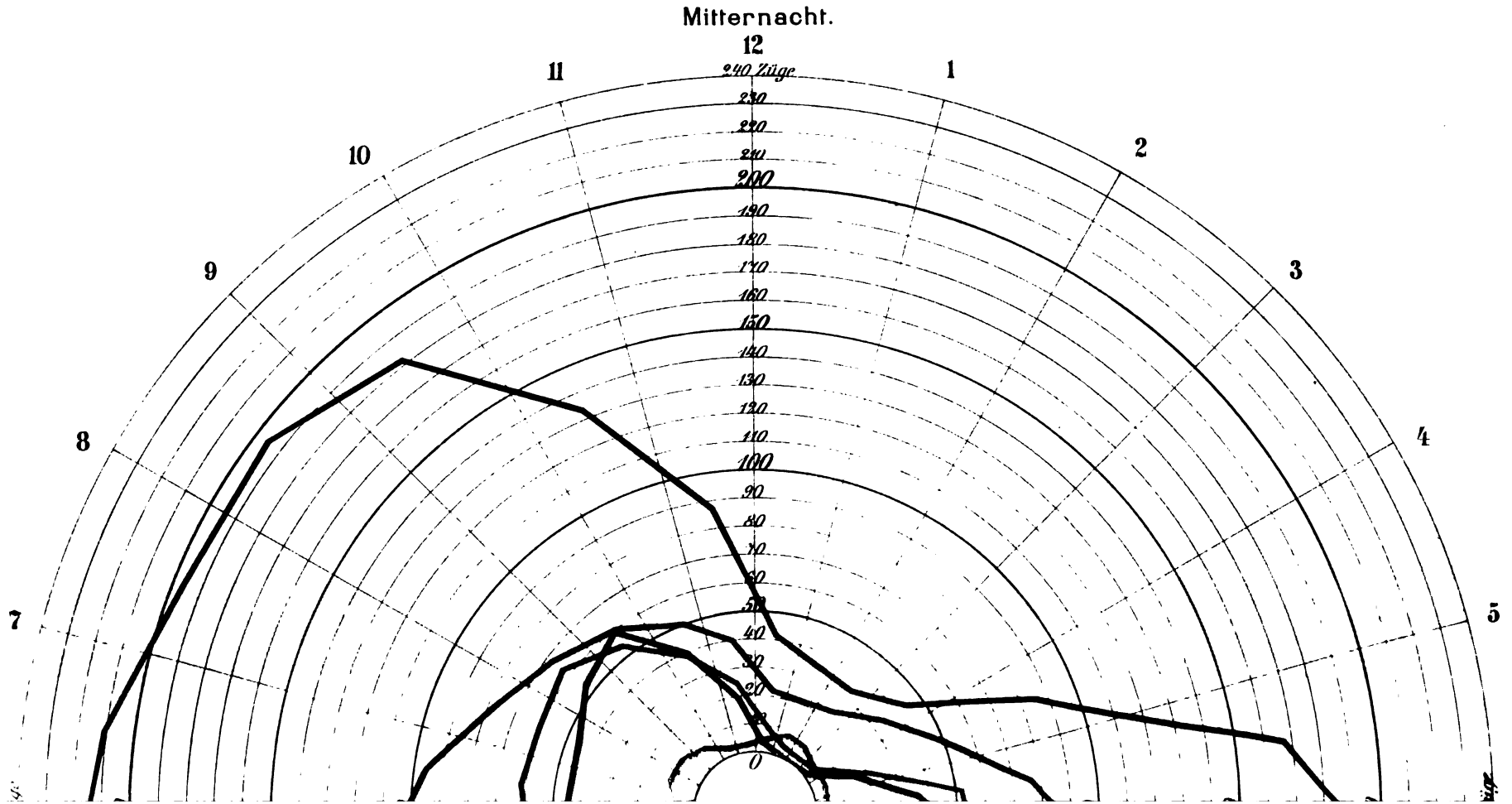
IV.

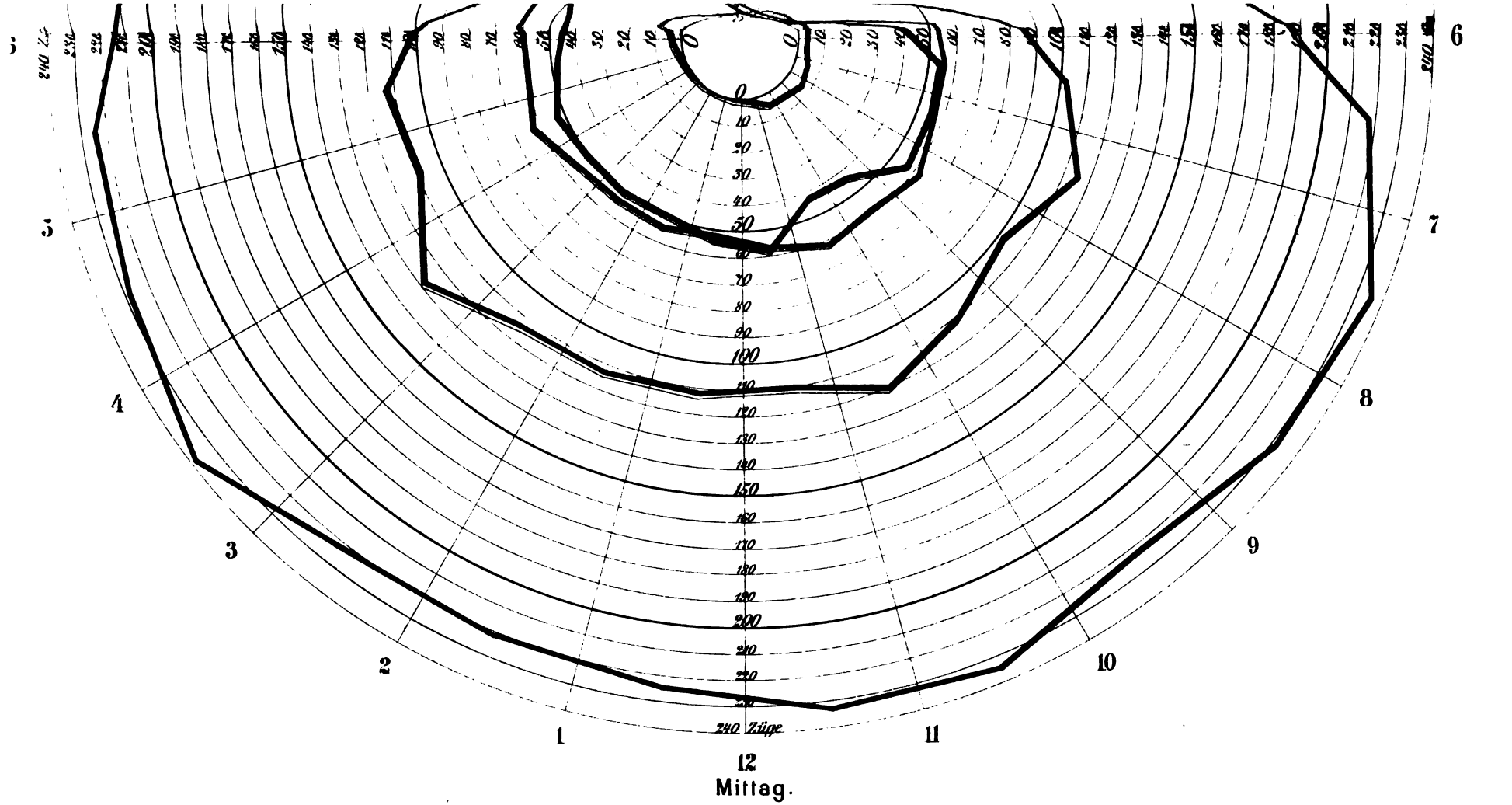
Der Zugverkehr

auf den von der Kgl. Sächs. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen

an den einzelnen Stunden des Tages und der Nacht

nach dem Sommerfahrplan 1888.





Express-, Kurier- und Schnellzüge.

Personenzüge.

Gemischte Züge.

Reine Güterzüge.

Summe aller Züge.

VIII.

Die finanziellen Ergebnisse.

Die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes stehen unter zahlreichen Einflüssen von sehr verschiedener Natur mit oft starken Wirkungen, wie sie gerade von den jeweiligen Verhältnissen erzeugt werden. Das Bruttoerträgniß beruht einerseits auf dem Umfange des vielen Zufälligkeiten unterworfenen Verkehres, andererseits auf der durch die Grundtaxe der Transportgebühren begrenzten Einnahmefähigkeit. Die Aufwendungen für den Betrieb, welche als die Gewinnungskosten behufs Erwerbung eines zur Verzinsung des Anlagekapitales nothwendigen Reinertrages sich darstellen und deshalb in einem entsprechenden Verhältniß zu den Betriebserträgnissen stehen müssen, werden gebildet aus festen und wandelbaren Ausgaben. Die festen Ausgaben sind erforderlich für das Vorhandensein einer stetigen Betriebskraft nach Maßgabe eines durchschnittlich normalen Bedürfnisses; die wandelbaren Ausgaben werden erzeugt durch unregelmäßige, auch nur vorübergehende, überhaupt ungleiche, ja sogar durch Naturereignisse hervorgerufene Ansprüche des Betriebes. Auf den sonach vielen Wechselfällen und unvorhergesehenen Einflüssen unterworfenen wirthschaftlichen Enderfolg wirken daher ein die Art und Stärke der die wandelbaren Ausgaben beherrschenden Ursachen, wie nicht minder die richtige Bemessung und wirthschaftliche Ausnutzung der stetigen Betriebskraft. Die Ungleichheit dieser Wirkungen wird ferner noch erheblich vermehrt durch die großen Verschiedenheiten der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der einzelnen Linien, wie die alljährlichen Rentabilitätsberechnungen bestätigen; denn so groß die Zahl der einzelnen Betriebslinien ist, so mannigfach schwankend zwischen hoher und niedriger Verzinsung sind auch deren

Ergebnisse. Aber alle diese Verschiedenheiten haben sich bis jetzt im Ganzen derart ausgeglichen, daß der aus dem Gesammtbetriebe erlangte Reingewinn immer noch eine angemessene Verzinsung des Gesammtanlagekapitales ermöglicht hat. Jede neue Linie dient dem Ganzen und fördert die Ertragsfähigkeit der übrigen Linien durch Zuführung eines gewissen Verkehres, den jene vordem entbehrten, selbst wenn diese neue Linie, für sich allein betrachtet, im Vergleich zu ihrem Anlagekapitale innerhalb ihrer eigenen beschränkten Grenzen nur ein geringes Erträgniß liefert, oder gar einen Betriebszuschuß erfordert. Darum war die Vereinigung der vaterländischen Bahnen in einer Hand eine nothwendige staatswirthschaftliche Maßregel, um den Weiterbau neuer Bahnen zur Hebung des Handels und der Industrie des Landes, sowie auch im Interesse einer möglichsten Gleichstellung aller Landestheile in der Productionsfähigkeit als höchstes Ziel so lange fortsetzen zu können, als die dadurch bedingten Opfer in einem angemessenen Verhältnisse zu dem zu erreichenden allgemeinen Nutzen stehen. Daß hierbei der Secundärbahn-Bau und Betrieb förderlich wirkt, ist bereits an anderer Stelle hervorgehoben worden.

Der Eisenbahnbetrieb hat auch der Finanzwirthschaft des Staates unmittelbar reiche Früchte getragen. Zum Beweise dieser Thatsache folgen hier einige Ausführungen über die finanziellen Endergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen seit dem Jahre 1847, in welchem derselbe begann.

Es betrug

im Jahre	die Einnahme	die Ausgabe	der Ueberschuß	das durch den Ueberschuß zu verzinsende mittlere Anlagekapital	die Verzinsung des mittleren Anlagekapitales	
					all-jährlich	im jährlich fortschreitenden Durchschnitte aller vergangenen Jahre
	Mark	Mark	Mark	Mark	Prozent	Prozent
1847	1 414 779	572 388	842 391	29 722 491	2,83	2,83
1848	1 478 382	753 312	725 070	33 721 830	2,15	2,47
1849	1 883 670	921 252	962 418	43 190 169	2,23	2,37
1850	2267 259	982 557	1 284 702	45 929 241	2,80	2,50
1851	4 867 803	2 277 597	2 590 206	82 282 005	3,15	2,73
1852	6 588 531	2 893 341	3 695 190	86 585 028	4,27	3,14
1853	7 155 489	3 405 777	3 749 712	90 243 732	4,16	3,36
1854	8 399 820	3 852 312	4 547 508	93 123 642	4,88	3,64
1855	9009 312	5 145 876	3 863 436	97 219 392	3,97	3,70

im Jahre	die Einnahme Mark	die Ausgabe Mark	der Ueberschuß Mark	das durch den Ueberschuß zu verzinsende mittlere Anlagekapital Mark	die Verzinsung des mittleren Anlagekapitales	
					alljährlich Prozent	im jährlich fortschreitenden Durchschnitte aller vergangenen Jahre Prozent
1856	10 348 635	4 919 355	5 429 280	99 410 163	5,46	3,95
1857	12 011 892	5 976 699	6 035 193	102 322 668	5,90	4,20
1858	11 668 674	6 660 816	5 007 858	108 235 668	4,63	4,25
1859	13 272 615	7 780 914	5 491 701	124 569 162	4,41	4,27
1860	14 515 101	7 881 216	6 633 885	126 315 951	5,25	4,37
1861	15 308 244	8 014 941	7 293 303	130 533 567	5,59	4,50
1862	16 213 773	8 174 451	8 039 322	137 953 497	5,83	4,62
1863	17 470 194	8 606 601	8 863 593	145 692 125	6,08	4,76
1864	19 524 042	9 231 138	10 292 904	147 231 729	6,99	4,95
1865	21 306 942	10 289 904	11 017 038	152 281 371	7,23	5,14
1866	18 470 478	10 261 317	8 209 161	178 935 045	4,59	5,09
1867	24 120 720	12 549 957	11 570 763	182 604 771	6,34	5,19
1868	26 622 696	13 795 761	12 826 935	185 659 821	6,91	5,32
1869	29 514 984	15 630 143	13 884 841	208 842 007	6,65	5,43
1870	28 907 862	16 712 561	12 195 301	216 283 226	5,64	5,44
1871	35 964 534	19 910 900	16 053 634	226 960 667	7,07	5,56
1872	38 255 741	23 099 850	15 155 891	263 591 590	5,75	5,58
1873	42 472 037	26 932 677	15 539 360	280 658 865	5,54	5,57
1874	45 742 359	28 477 191	17 265 168	293 882 330	5,87	5,60
1875	48 607 510	29 518 714	19 088 796	316 889 234	6,02	5,63
1876	61 204 876	39 641 984	21 562 892	456 707 402	4,72	5,54
1877	58 885 813	37 800 964	21 084 849	510 704 079	4,13	5,40
1878	57 337 936	36 579 057	20 758 879	536 391 293	3,87	5,26
1879	57 066 315	35 350 756	21 715 559	549 778 294	3,95	5,14
1880	62 549 659	37 040 417	25 509 242	574 735 075	4,44	5,08
1881	63 470 783	36 946 890	26 523 893	580 265 980	4,57	5,04
1882	66 458 174	37 730 640	28 727 534	580 598 694	4,95	5,04
1883	67 118 668	38 137 025	28 981 643	587 585 911	4,93	5,03
1884	66 536 743	39 412 465	27 124 278	593 393 880	4,57	5,00
1885	67 772 961	39 462 617	28 310 344	601 521 187	4,71	4,98
1886	68 964 133	40 875 143	28 088 990	611 601 291	4,59	4,96
1887	74 183 025	42 554 159	31 628 866	620 289 799	5,10	4,97

In dem einundvierzigjährigen Zeitraume des Staatsbetriebes von 1847 bis 1887 haben im Ganzen die Betriebseinnahmen 1 304 933 164 Mark und die Betriebsausgaben 756 716 635 Mark betragen. Die im Laufe dieses Zeitraumes von der Staatseisenbahnverwaltung an die Staatskasse abgeführten Betriebsüberschüsse hatten demnach einen Gesammtumfang von 548 171 529 Mark; dies sind der Bedeutung nach 88 Prozent des mittleren Anlagekapitales der Staatseisenbahnen Ende 1887 an 620 289 799 Mark.

In den ersten Jahren des Betriebes verzinsten die Staatsbahnen der damaligen Zeit, die gegenwärtig zu den rentabelsten Linien des ganzen Bahnnetzes gehören, das für sie aufgewendete Anlagekapital nur schwach, ihre Betriebsüberschüsse erreichten nicht die zu einer landesüblichen Verzinsung desselben erforderlichen Summen; es fehlten daran bei Anwendung der nachstehend beschriebenen Berechnungsweise noch 4 192 744 Mark. Erst in späteren Jahren, mit Eintritt der kräftigeren Entwickelung des Güterverkehres, nachdem die wichtigsten Anschlüsse im eigenen Bahnbereiche durch mehrseitige Verbindung der Stammlinien untereinander zur Wirkung gekommen waren, sind die Betriebsüberschüsse größer geworden, als die zur Verzinsung des Anlagekapitales erforderlichen Summen.

Hätte von allem Anfange an der Grundsatz bestanden, die aus dem Betriebe der Staatsbahnen hervorgegangenen Ueberschüsse, nach Abzug der zu einer landesüblichen durchschnittlichen Verzinsung des Anlagekapitales der Eisenbahnanlagen erforderlichen Summen zur Tilgung desselben, anstatt für andere Staatsbedürfnisse mit zu verwenden, so würde im Laufe der Zeit, namentlich unter dem Einflusse der durch die alljährliche Tilgung verminderten Zinsbeträge, das Anlagekapital gegenwärtig erheblich geringer sein. Nach Ausgleichung des vorgenannten Fehlbetrages an den Zinsen von 4 192 744 Mark berechnet sich der für eine derart gedachte Tilgung erübrigte Betrag bis zum Jahre 1887 auf 159 636 054 Mark. Wird dieser Betrag von dem mittleren Anlagekapitale des vorgenannten Jahres an 620 289 799 Mark gekürzt, so berechnet sich das durch Tilgung verminderte Anlagekapital nur noch zu 460 653 745 Mark und die Verzinsung desselben durch den im Jahre 1887 erzielten Betriebs-Ueberschuß von 31 628 866 Mark zu 6,87 Prozent, während dieselbe für das volle Anlagekapital, nur auf den mittleren Jahresdurchschnitt reducirt, mit 5,10 Prozent ausgedrückt ist.

Die Verzinsung des vollen Anlagekapitales im Gegensatz zu dem durch Tilgung verminderten, berechnet sich im Umfange des einundvierzigjährigen Zeitraumes durchschnittlich auf 4,97 Prozent.

Unter den voraufgeführten Betriebsausgaben sind 91 551 046 Mark enthalten, welche aus den Betriebseinnahmen in den im Jahre 1856 zur Erneuerung der

Bahnanlagen und der Transportmittel gebildeten Fonds bis Ende 1887 geflossen sind. Das Vermögen dieses Erneuerungsfonds bestand am Ende des vorgenannten Jahres in 10 084 037 Mark. Aus früheren Beständen desselben wurden im Jahre 1882 5 144 546 Mark zum Ankauf der vormaligen Chemnitz-Würschnitzer und sächsisch-thüringischen Ostwestbahn verwendet, die ebenfalls als Ueberschüsse aus dem Betrieb der Staatseisenbahnen bezeichnet werden können.

Der Betrieb der Staatseisenbahnen hat sonach auch einen mächtigen Einfluß auf die Hebung und Verstärkung der Staatsfinanzen geübt.

IX.

Schluß.

Wie zu allen Zeiten die epochemachenden Erfindungen erſt in langen Zeiträumen ihre Vorbereitung durch die das Erwerbsleben der Völker beherrſchenden Verhältniſſe und durch die mit dem Culturzuſtande wachſenden Bedürfniſſe der Menſchen finden mußten, ſo wurde auch das große Zeitalter der Eiſenbahnen durch die Wirkungen des gegenwärtigen, vor hundert Jahren von Adam Smith neu begründeten Wirthſchaftsſyſtems eingeleitet. Erſt den Lehren und Darlegungen Adam Smith's verdanken wir die genauere Kenntniß der Urſachen und der eigenartigen Verzweigungen des Verkehres und die Ermittelung der wahren Grundlagen deſſelben.

Die Anwendung der Grundſätze dieſes neuen Wirthſchaftsſyſtems führte zu einer weitgehenden Umgeſtaltung der damaligen Erwerbs- und Productionsverhältniſſe, insbeſondere auch zur Theilung der Arbeit, deren fruchtbringende Wirkung auf die Productivkraft, namentlich der Induſtrieſtaaten, den Verkehr außerordentlich ſteigerte und das Bedürfniß nach Verbeſſerung der für die neue Zeit ungenügend gewordenen Verkehrsmittel hervorrief.

Daſſelbe Syſtem räumt auch dem Erwerbstriebe und der geiſtigen wie phyſiſchen Arbeitskraft einen mächtigen Einfluß auf die wirthſchaftlichen Thätigkeiten ein, was eine höhere Ausbildung der individuellen Anlagen und Eigenſchaften der Menſchen, insbeſondere in den techniſchen Wiſſenſchaften, zur Folge hatte, die zu denjenigen Fortſchritten des Erfindungsgeiſtes führten, welche zur Herſtellung des verbeſſerten Verkehrsmittels, der Dampfeiſenbahnen, nothwendig waren.

Der befruchtende Einfluß der Eisenbahnen auf die Productivkraft der Völker zeigte bald und Jahr um Jahr mehr seine umfassende Wirkung. Denn die Eisenbahnen griffen mit ihren großartigen Leistungen tief in das Wirthschaftsleben ein und brachten damit die Grundsätze des neuen Wirthschaftssystems zur praktischen Anwendung; sie dienen als schnelle und pünktliche Vermittler zwischen Angebot und Nachfrage und gleichen Bedürfniß und Befriedigung in weitem Umfange aus.

Die früheren engeren Grenzen der nothwendigen, nützlichen und angenehmen Bedürfnisse sind durch die großen Culturträger, die Eisenbahnen, wesentlich erweitert worden. Mit der zunehmenden Bedeutung der Eisenbahnen vermehrten sich daher nicht nur die Bedürfnisse der Menschen, sondern durch die verstärkte und in ihrem Werthe gesteigerte Productivkraft auch die Mittel zur Befriedigung der höheren Ansprüche der wachsenden Cultur. Mit der immer leichteren Zufuhr von Rohstoffen verminderten sich die Productionskosten, neue Güter und Werthe entstanden und vermehrten das Volksvermögen. Die zunehmende Dichtigkeit der Bahnnetze wirkte mehr und mehr ausgleichend auf die Kosten der Gütererzeugung und beide wichtigen Einflüsse beförderten eine ausgebreitetere und gleichmäßigere Vertheilung der Güter zur Erhöhung des Lebensgenusses.

Diese segensreichen Wirkungen der Eisenbahnen kommen aber naturgemäß auch in denjenigen Ländern am stärksten zum Ausdruck, welche am dichtesten mit Eisenbahnen durchzogen sind. In solch glücklicher Lage befindet sich das industriereiche und gewerbfleißige Sachsen, welches neben dem Industriestaat Belgien unter allen Staaten Europas das dichteste Eisenbahnnetz besitzt.

Das Gedeihen und der hohe Stand der Großindustrie Sachsens beruht zum nicht geringen Theile auf seinem Reichthume an Kohlen und auf den Fähigkeiten der Eisenbahnen für eine ausgebreitete Vertheilung dieser Naturschätze.

Im Herbst 1845, wo der erste Eisenbahnanschluß an die Kohlenlager bei Zwickau erfolgte, erreichte das Ausbringen an Steinkohlen in allen drei Revieren Sachsens zusammen noch nicht eine halbe Million Tonnen à 20 Centner. Im Jahre 1888 betrug dasselbe nahezu vier und eine halbe Million Tonnen. In dem dreiundvierzigjährigen Zeitraume von 1846 bis 1888 haben die Eisenbahnen allein über 68 Millionen Tonnen Kohlen aus den sächsischen Revieren mit einem Productionswerthe von über 500 Millionen Mark abgefahren.

Bis zur Zeit der Eisenbahnen hatten die Kohlen wenig Werth; erst dieses gewaltige Verkehrsmittel hat den Werth hineingetragen in die Tiefen, aus denen jetzt so reiches Leben, Licht und Wärme fließt und die Reichthümer gehoben, welche die Natur in der Erde aufgeschichtet hat. Welch ungeheueren Werth aber die Zu-

führung dieſes Feuerungsmaterials an die Arbeitsſtätten im Lande gehabt hat, läßt ſich kaum ermeſſen.

Ein deutliches Bild von dem ſtarken Einfluſſe auf die Induſtrie bietet ganz beſonders die Entwickelung der Dampfkräfte zu gewerblichen Zwecken in Sachſen, denn überall, wohin die Eiſenbahnen reichen, findet die Dampfkraft bei dem hohen gewerblichen Charakter aller Landestheile Anwendung, ſobald nur die Heizſtoffe, namentlich die Kohlen, zu einem entſprechenden Preiſe zu haben ſind.

Die Verwendung des Dampfes als Arbeitskraft begann in Sachſen im Jahre 1820, in welchem die erſte Dampfmaſchine beim Betriebe einer Spinnerei in Gebrauch kam. Im Jahre 1846 waren bereits 197 ſtehende Dampfmaſchinen im Betriebe, deren Zahl unter dem Einfluſſe der Eiſenbahnen bis zum Jahre 1857 auf 550 ſtieg. In den folgenden dreißig Jahren iſt ihre Anzahl auf 6 267 angewachſen.

Wie bedeutend die Anwendung der Dampfkraft fortgeſchritten iſt, geht daraus hervor, daß der jährliche Kohlenverbrauch im Lande von 1879 zu 1887 von 4,7 auf 7 Millionen Tonnen im Werthe von 37,5 Millionen Mark geſtiegen iſt.

So begegnen dem Blicke, wo immer er in den Gauen unſeres Sachſenlandes weilen mag, die ſegensreichen Wirkungen ſeines Eiſenbahnweſens. Und wenn in dieſen feſtlichen Tagen das Sachſenvolk in Dankbarkeit und Treue aufblickt zu ſeinem geliebten Fürſtenhauſe, ſo wird es ſich dabei auch mit innigem Danke der Fürſorge erinnern, welche edle Sproſſen des Fürſtenhauſes Wettin mit hohem und weiſen Sinne in dieſem letzten halben Jahrhundert ihrer ruhmreichen Regierung dem Eiſenbahnweſen Sachſens widmeten.

Möge Gottes Segen, wie auf dieſem hohen Fürſtenhauſe, ſo auf unſerem geliebten Sachſenlande und ſeinen Eiſenbahnen auch in Zukunft ruhen!

Buchdruck
von C. Heinrich in Dresden.

Druck der lithographischen Tafeln
von Paul Herrmann in Dresden.

Textschrift
von Müller & Hölemann in Dresden.

Kopfleisten und Schlußvignetten
von Schelter & Giesecke in Leipzig.

Einband von
Buchbindermstr. Grützner in Dresden.

Papier
durch Edmund Gbß
in Leipzig.

HE 3079 .S7 A4 1889 C.1
Geschichte der koniglich sachs
Stanford University Libraries
3 6105 033 791 661